

FRØYA KOMMUNE

TRAFIKKSIKKERHETSUTVALGET

Saksliste

Møtested:
Kommunestyresalen

Møtedato:
26.04.2022

Kl.
09:00 - 11:30

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.

Sakliste:

Saksnr.	Arkivsaksnr. Innhold
1/22	22/808 GODKJENNING AV PROTOKOLL FRA MØTE 09.12.21
2/22	22/807 ORIENTERING/SPØRRERUNDE

Sistranda, 20.04.22

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: 26.04.2022	Arkivsaksnr: 22/808	Sak nr: 1/22
Saksbehandler: Siv-Tove Skarshaug	Arkivkode: 033	Gradering:

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
1/22	Trafikksikkerhetsutvalget	26.04.2022

GODKJENNING AV PROTOKOLL FRA MØTE 09.12.21

Forslag til vedtak:

Protokoll fra møte 09.12.21 godkjennes som framlagt.

Vedlegg:

Protokoll fra møte 09.12.21

FRØYA KOMMUNE

Trafikksikkerhetsutvalget		Møtebok
Møtedato: 26.04.2022	Arkivsaksnr: 22/807	Sak nr: 2/22
Saksbehandler: Thomas Sandvik	Arkivkode: 033	Gradering:

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
2/22	Trafikksikkerhetsutvalget	26.04.2022

ORIENTERING/SPØRRERUNDE

Forslag til vedtak:

Trafikksikkerhetsplanen:

Trafikksikkerhetsutvalget tar innspillene til planen til orientering

Saksopplysninger

Ønsker at ovennevnte sak og høringer legges fram for TSU til drøfting og innspill for det vedlagte forslag.

TSU tar et ordinært møte med drøftinger og innspill til planen som skal videre til HOAT og KST for endelig behandling

Vedlegg:

Trafikksikkerhetsplan – høringsdokument
Innspill – Matrise
Handlingsplan for tiltak

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Siv-Tove Skarshaug
Arkivsaksnr.: 22/808

Arkiv: 033

Saken skal behandles i følgende utvalg:

Trafikksikkerhetsutvalget

GODKJENNING AV PROTOKOLL FRA MØTE 09.12.21

Forslag til vedtak:

Protokoll fra møte 09.12.21 godkjennes som framlagt.

Vedlegg:

Protokoll fra møte 09.12.21

FRØYA KOMMUNE

MØTEPROTOKOLL

Trafikksikkerhetsutvalget:			
Møtested: Kommunestyresalen	Møtedato: 09.12.2021	Møtetid: 09:00 - 10:50	Av utvalgets medlemmer møtte 10 av 11
Fra og med sak:	19/21		
Til og med sak:	23/21		

Faste representanter i Trafikksikkerhetsutvalget i perioden 2019-2023

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

Faste representanter med forfall:

<u>Ap:</u> Gunn Heidi Hallaren	<u>H:</u> <u>R:</u> Dordi Hammer <u>Barns repr:</u>	<u>Politiet:</u> Arild Sollie <u>Lokal transportør:</u> <u>Leder Eldre- og brukerråd:</u>
--	---	---

Vararepresentanter som møtte:

<u>Ap:</u> Nils Jørgen Karlsen	<u>R:</u> Tina Anette Hammer	<u>Politiet:</u>
--	--	-------------------------

Merknader:

1. Innkalling med saksliste ble enstemmig godkjent.

Underskrift: 
Aleksander Søreng
Leder


Roger Tvervåg
Protokollunderskriver


Siv-Tove Skarshaug
Sekretær

HOVEDUTSKRIFT

Utvalg: Trafikksikkerhetsutvalget
Møtedato: 09.12.2021

SAKSLISTE

Saksnr.	Arkivsaksnr. Innhold
19/21	21/2451 GODKJENNING AV PROTOKOLL FRA 16.09.21
20/21	21/2037 TRAFIKKSIKKERHET - STRØMØYA
21/21	21/2137 TRAFIKKSIKKERHET - SANDVIKA
22/21	21/2247 TRAFIKKSIKKERHETSTILTAK - UTEBELYSNING - VEI - PARKERINGSPLASS - SISTRANDA KYSTBARNEHAGE
23/21	21/2502 KOMMUNEDELPLAN FOR TRAFIKKSIKKERHET 2022 - 2025

19/21

GODKJENNING AV PROTOKOLL FRA 16.09.21

Vedtak:

Protokoll fra møte 16.09.21 godkjennes som framlagt.

Enstemmig.

Innstilling:

Protokoll fra møte 16.09.21 godkjennes som framlagt.

20/21

TRAFIKKSIKKERHET - STRØMØYA

Vedtak:

Kommunedirektøren tar med innspillet fra Karl Thorvaldsen inn i møter kommunen har med fylkeskommunen om vei, og undersøker om tiltaket kan gjennomføres.

Enstemmig.

Innstilling:

Kommunedirektøren tar med innspillet fra Karl Thorvaldsen inn i møter kommunen har med fylkeskommunen om vei, og undersøker om tiltaket kan gjennomføres.

21/21

TRAFIKKSIKKERHET - SANDVIKA

Vedtak:

- 1. Trafikksikkerhetsutvalget tilrår at fartsgrensen på Sandvikveien reduseres til 30 km/t, 2 punkter.**
- 2. Saken oversendes virksomhetsleder for Eiendomsforvaltning, Kommunalteknikk og Utbygging for avgjørelse, jfr delegasjonsreglementet i Frøya kommune.**

Enstemmig.

Trafikksikkerhetsutvalgets behandling i møte 09.12.21:

Følgende omforente forslag til endring i vedtak ble fremmet:

1. Trafikksikkerhetsutvalget tilrår at fartsgrensen på Sandvikveien reduseres til 30 km/t, 2 punkter.

Enstemmig.

Innstilling:

1. Trafikksikkerhetsutvalget tilrår at fartsgrensen på Sandvikveien reduseres til 30 km/t.
2. Saken oversendes virksomhetsleder for Eiendomsforvaltning, Kommunalteknikk og Utbygging for avgjørelse, jfr delegasjonsreglementet i Frøya kommune.

22/21

TRAFIKKSIKKERHETSTILTAK -**UTEBELYSNING - VEI - PARKERINGSPLASS - SISTRANDA KYSTBARNEHAGE****Vedtak:**

1. Søknad fra Sistranda Kystbarnehage innvilges
2. Det avsettes inntil 100.000 kr for gjennomføring av tiltaket

Enstemmig.

Trafikksikkerhetsutvalgets behandling i møte 09.12.21:

Følgende omforente forslag til endring i vedtak ble fremmet:

1. Søknad fra Sistranda Kystbarnehage innvilges
2. Det avsettes inntil 100.000 kr for gjennomføring av tiltaket

Enstemmig.

Innstilling:

1. Søknad fra Sistranda Kystbarnehage om støtte til utebelysning avslås.
2. Begrunnelse for avslag er at tilskudd til veglys må tas inn i strategidel ved revidering av trafikksikkerhetsplan og ses helhetlig for alle vegstrekninger i Frøya kommune.

23/21

KOMMUNEDELPLAN FOR TRAFIKKSIKKERHET 2022 - 2025**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.

Innstilling:

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.

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Thomas Sandvik
Arkivsaksnr.: 22/807

Arkiv: 033

Saken skal behandles i følgende utvalg:

Trafikksikkerhetsutvalget

ORIENTERING/SPØRRERUNDE

Trafikksikkerhetsplanen:

Trafikksikkerhetsutvalget tar innspillene til planen til orientering

Saksopplysninger

Ønsker at ovennevnte sak og høringer legges fram for TSU til drøfting og innspill for det vedlagte forslag.

TSU tar et ordinært møte med drøftinger og innspill til planen som skal videre til HOAT og KST for endelig behandling

Vedlegg:

Trafikksikkerhetsplan – høringsdokument

Innspill – Matrise

Handlingsplan for tiltak

HØRINGSUTKAST

Vedtatt av Trafikksikkerhetsutvalget den 09.12.2021, sak xx/21

Frøya kommune

Utarbeidet av: Ann-Magritt Glørstad

Kommunedelplan for trafikksikkerhet 2022-2025



«Trafikksikkerhet handler om å ta vare på hverandre»

Innholdsfortegnelse

1. Sammendrag.....	4
2. Innledning	4
2.1 Bakgrunn og formål	5
2.2 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Frøya	5
2.3 Samarbeidspartnere	5
2.4 Arbeidsbeskrivelse	5
3. Overordnede mål og føringer	8
3.1 Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033	9
3.1.1 Barnas transportplan (BTP)	10
3.1.2 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025.....	11
3.2 Folkehelseloven	12
3.3 Frøya kommunes trafikksikkerhetsplan 2016-2020.....	13
3.3 Mål i kommunale trafikksikkerhetstiltak på Frøya	14
3.3.1 Trafikksikker kommune.....	14
3.4.2 Grønt Flagg.....	14
4. Ulykkesituasjonen i Frøya kommune	16
4.1 Oppsummering av funn	16
4.2. Underrapportering av trafikkulykker	21
5. Fart, rus og tungbiltrafikk	23

5.1 Fart	23
5.2 Rus	23
5.3 Tungbiltrafikk.....	24
6. Mål og strategier for perioden 2022-2025	25
6.1 Målsetting.....	25
6.2 Strategier	26
7. Vegsystemer, vegeiere og utfordringer i kommunen	26
8. Innsatsområder og kommunale tiltak.....	27
8.1 Risikoatferd i trafikken	27
8.1.1 Innsatsområde - Fart	27
8.1.2 Innsatsområde - Rus	27
8.1.3 Innsatsområde - Bilbeltebruk	27
8.2 Befolkningsgrupper	28
8.2.1 Innsatsområde - Barn	28
8.2.2 Innsatsområde – Ungdom og unge førere	28
8.2.3 Innsatsområde – Voksne og fremmedspråklige trafikanter, og trafikanter med funksjonsnedsettelse.....	28
8.3 Trafikantgrupper	29
8.3.1 Innsatsområde – Gående og syklende	29
8.4 Kjøretøyteknologi	29

8.5 Fysiske trafiksikkerhetstiltak.....	30
8.6 Systematisk og samordnet trafiksikkerhetsarbeid	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

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,).



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

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 Samarbidspartnere

Planen bygger på tverrfaglig samarbeid mellom sektorene i kommunen.

Frøya og Hitra kommune har inngått et regionalt samarbeid om forebyggende trafiksikkerhetsarbeid 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 trafiksikkerhetstiltak.

Se www.trondelagfylke.no 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 trafiksikkerhetsplanene for kommunene.

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

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

Til sist vil virksomheten Eiendomsforvaltning, Komunalteknikk og Utbygging ha en sentral rolle som vegmyndighet og overordnet ansvar i trafiksikkerhetsarbeidet 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.

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

FRØYA KOMMUNES
TRAFIKKSIKKERHETSPLAN 2022-2025



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.

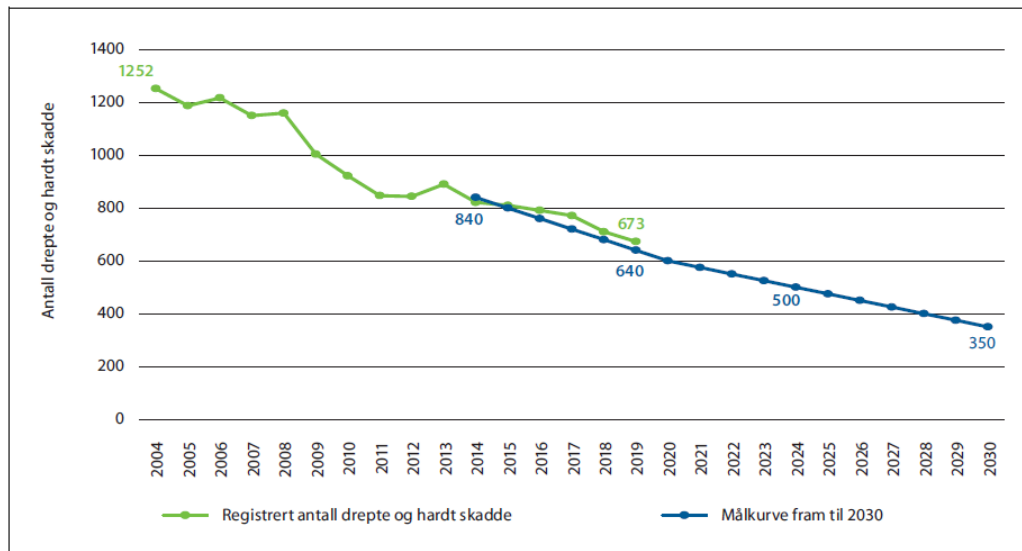
3.6)

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

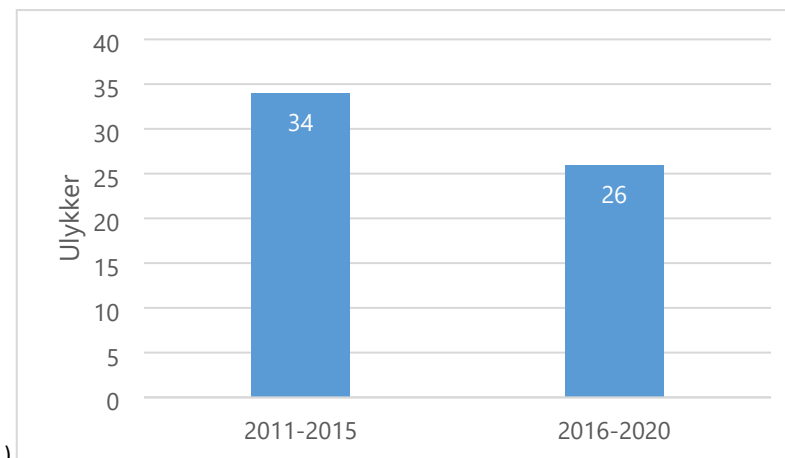
Trafikksikkerhetsplanen for Frøya kommune var kommunens andre trafikksikkerhetsplan og den andre som ble fremmet som en kommunedelplan. Trafikksikkerhetsplanen hadde følgende tallfestede mål:

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

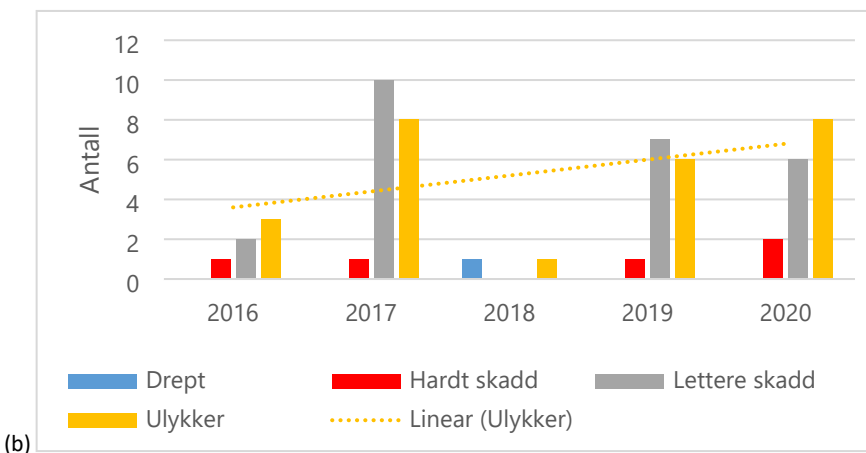
Sammenlignet med 5-årsperioden 2011-2015, har det vært en nedgang på 23 % i antall registrerte trafikkulykker med personskade, se figur 3.3.a. Innad i planperioden 2016-2020, har det imidlertid vært en økning av antall ulykker og skadde, se figur 3.3.b. For å vurdere ulykkesutviklingen på veg i Frøya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

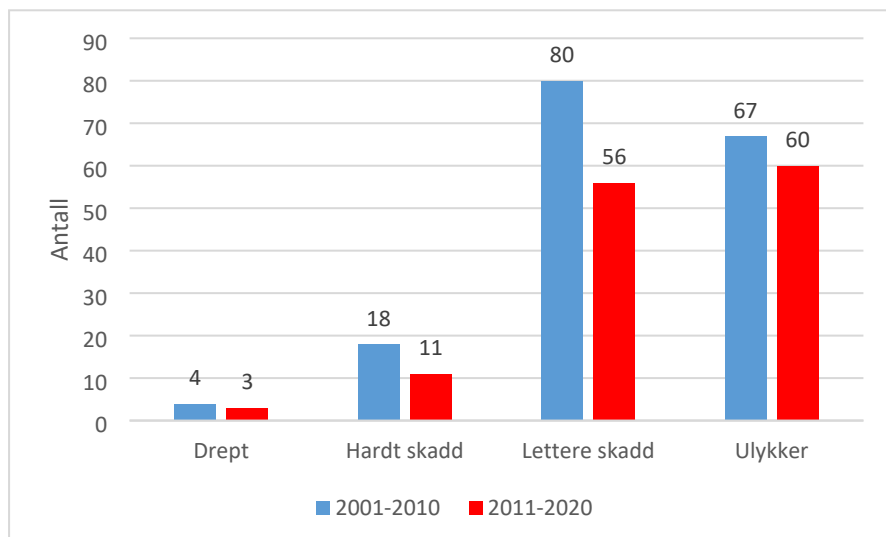
Barn og trafiksikkerhet. Forskning på barn og trafiksikkerhet dokumenterer at trafikkopplæring for barn under 7 år gir en sporbar atferdseffekt. For barn over 7 år påvirkes kun holdninger og kunnskap. *Kilde: NAF*

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.

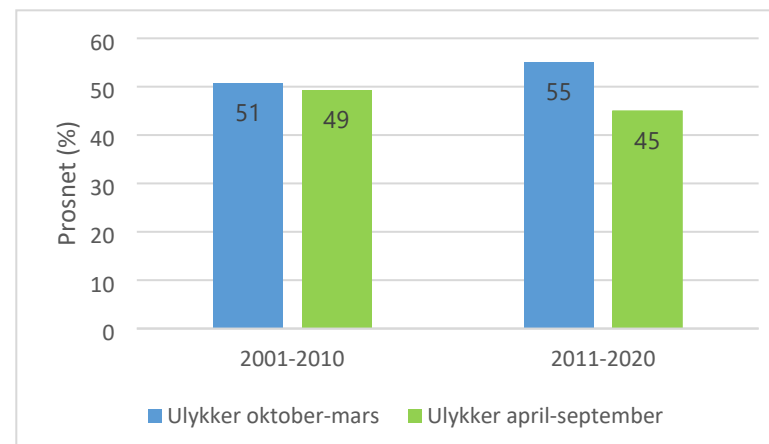
Analysen viser følgende hovedtrekk på Frøya:

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

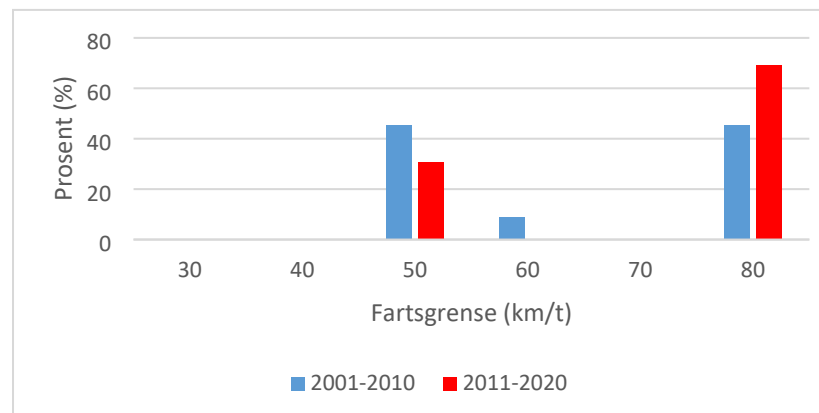
Ikke tettsted. 80 % av alle ulykker skjer utenfor tettsted på Frøya. Det er ingen forskjell mellom 10-årsperiodene.

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.

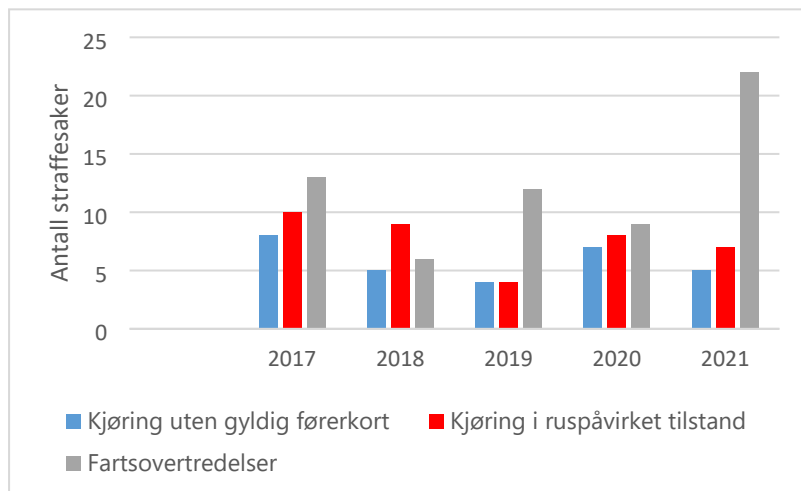


Figur 4.3. Fartsgrenser og prosentvis fordeling av drepte og hardt skadde i periodene 2001-2010 og 2011-2020 i Frøya kommune.



Fører kortbeslag:

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



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

Bilparken på Frøya.

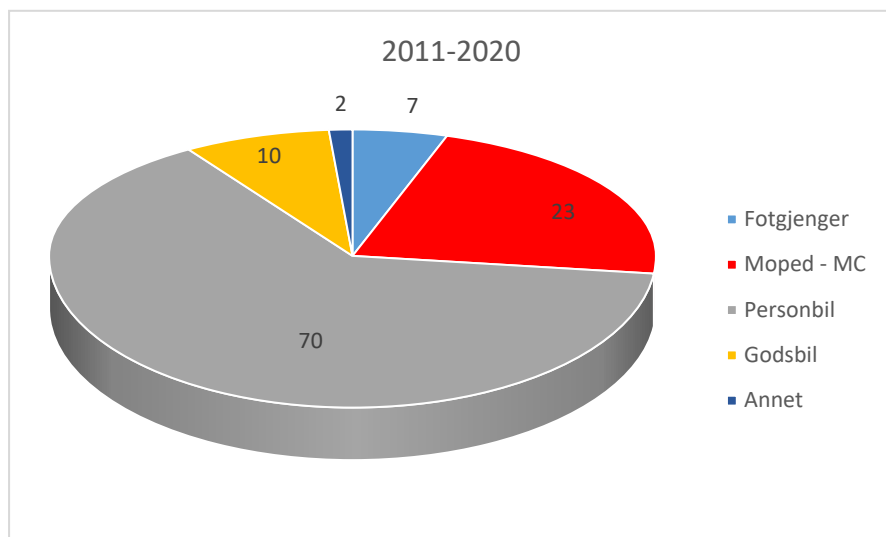
I perioden 2016-2020 har det vært en økning på 13,2 % i antall registrerte personbiler. Antall varebiler har økt med 22,8 %, lastebiler med 15 %, det er også noe økning i antall MC og traktorer, men nedgang i antall mopeder (-20,8 %).

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

Trafikantgrupper:

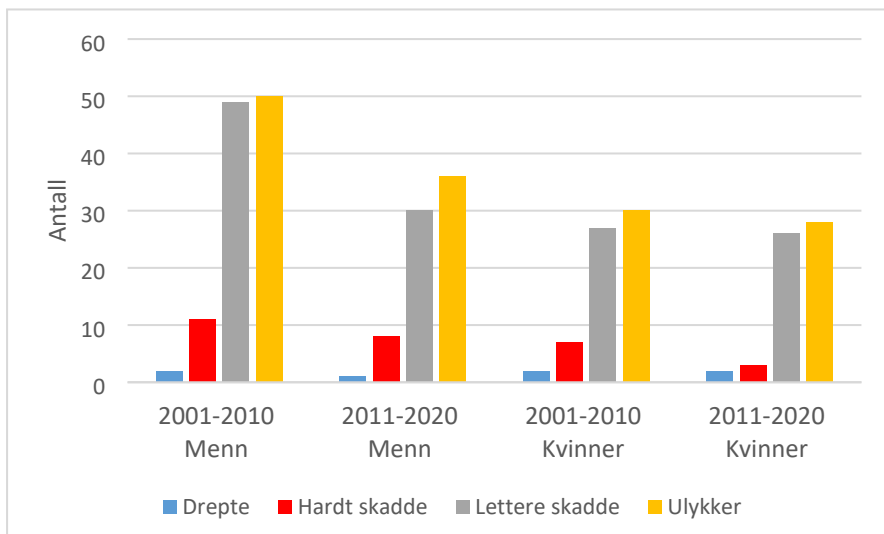
- Flest drepte og hardt skadde har reist med personbil (70 % i 2011-2020)
- Opptil 1/5 drepte eller hardt skadde har reist med godsbil
- Drepte eller hardt skadde har reist med moped, motorsykkel eller ATV
- Det er registrert hardt skadde, men ingen drepte i gruppen fotgjengere og syklister



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

Kjønn:

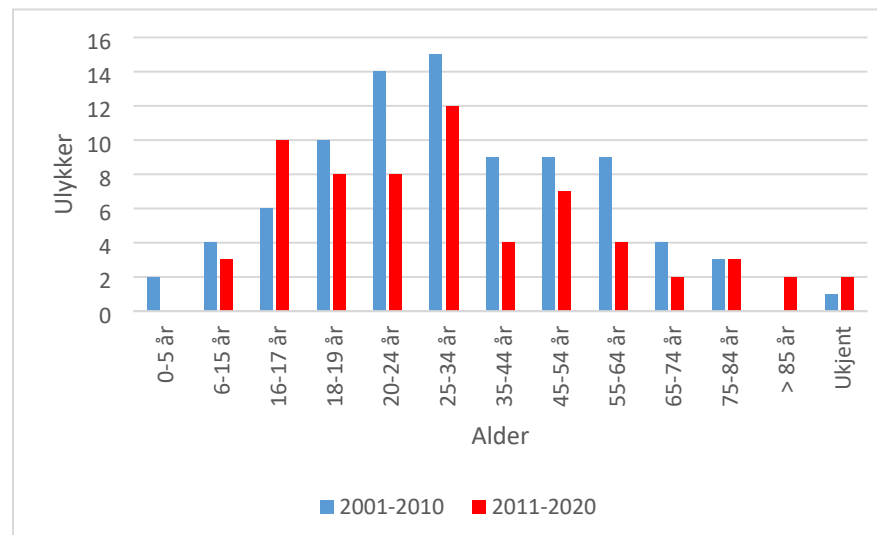
- Nær dobbelt så mange menn som kvinner er blant drepte og hardt skadde
- Antall hardt skadde menn er redusert med 55 % i perioden 2011-2020 sammenlignet med 2001-2010
- Ingen nedgang i antall ulykker og antall personskader totalt sett, blant kvinner fra 2001-2010 til 2011-2020
- Like mange kvinner som 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.

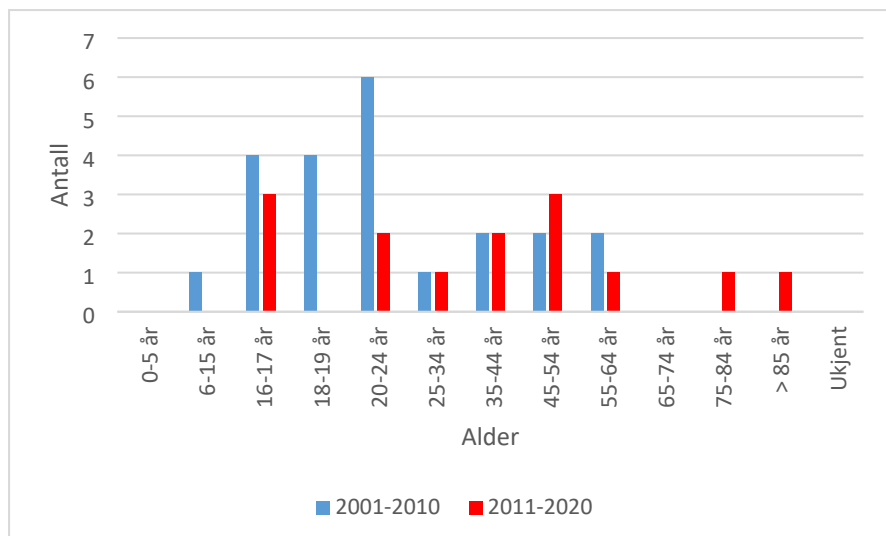
Alder:

- 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.

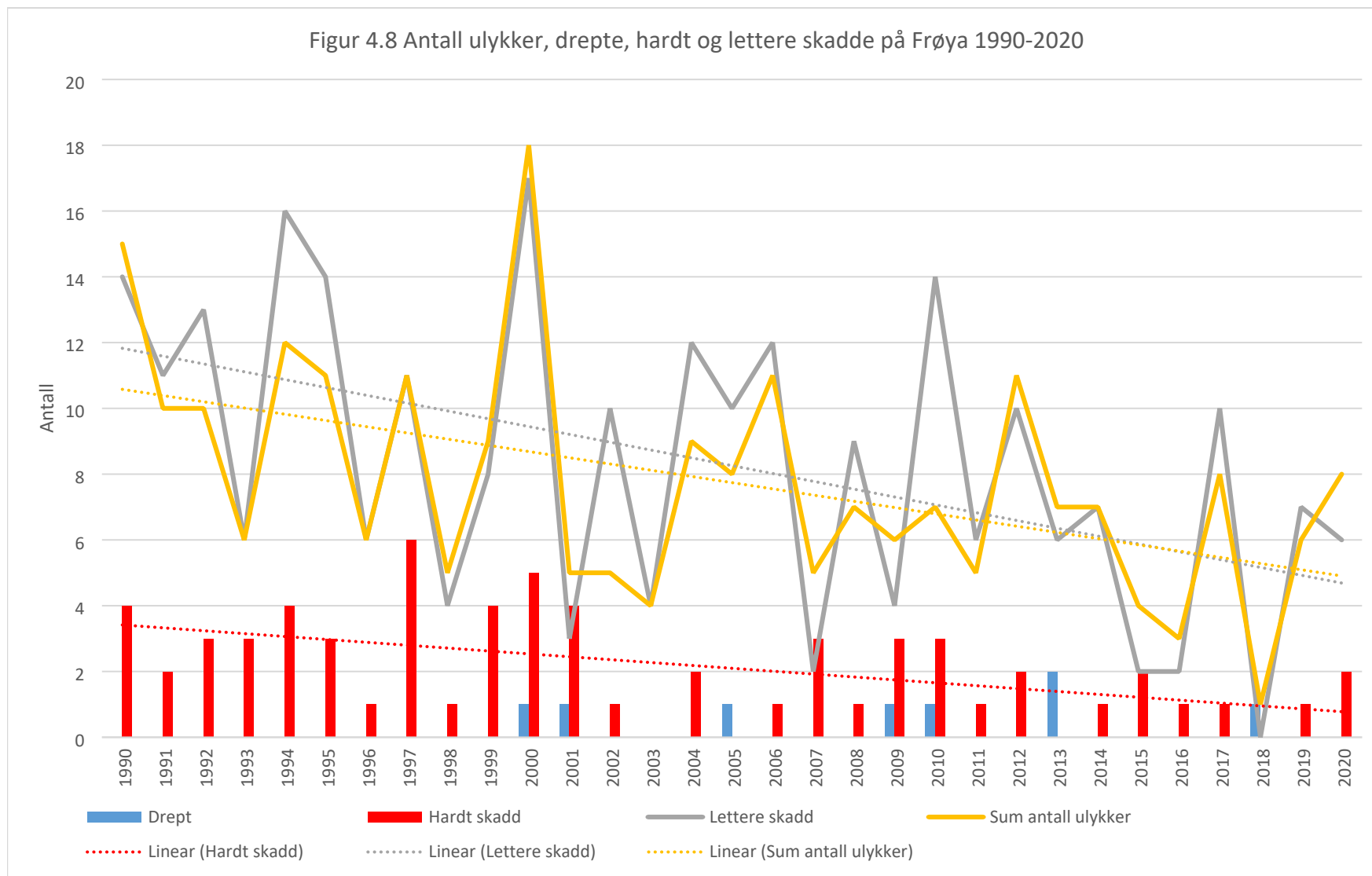
I følge rapporten ser Politiregisteret ut til å ha følgende dekningsgrad for skader etter trafikkulykker:

- 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 frøyværing eller utenbygdsboende, eller om noen av dem involverer trafikkulykker med personskader.

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.

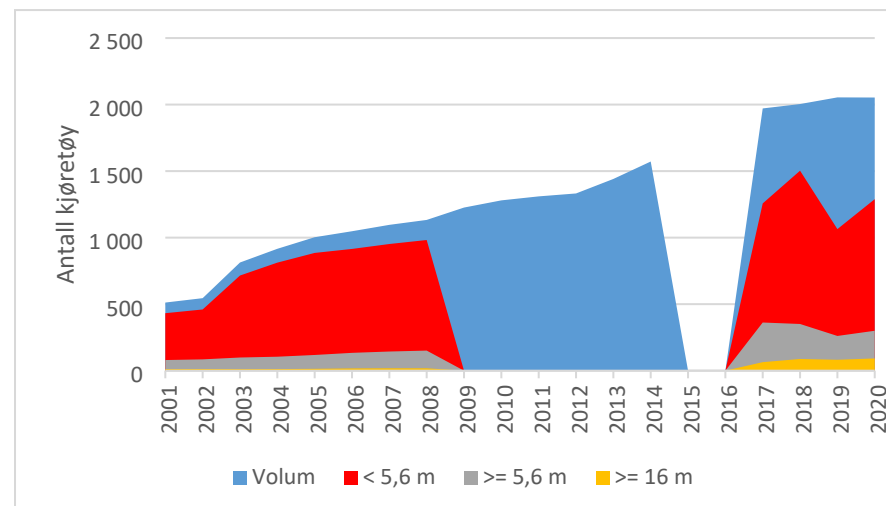
Selv om studien viser at ulykkesrisikoen er høyere for utenlandske tungbiler, er norske tungbiler involvert i over 80 prosent av ulykkene og står for 90 % av tungbiltrafikken i perioden 2007-2018 på nasjonalt nivå.

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).



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 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.

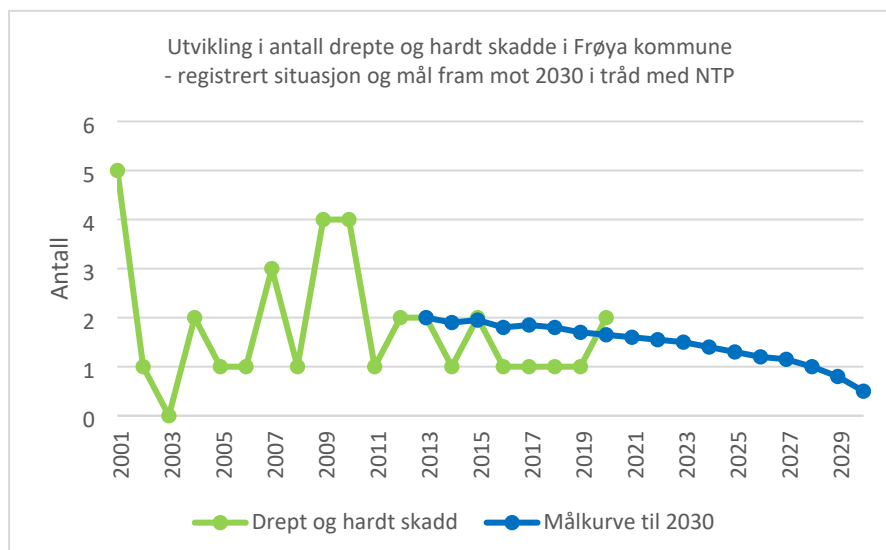
Ulykker med vogntog. I perioden 2001-2020 ble det registrert 12 ulykker med bil for godstransport på Frøya. En av disse med drepte og hardt skadde. Det er ikke forskjell mellom årstidene. Godstransport (tung og lett bil) sto for 5,5 % av alle personskadeulykker på Frøya i perioden 2001-2020.

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.

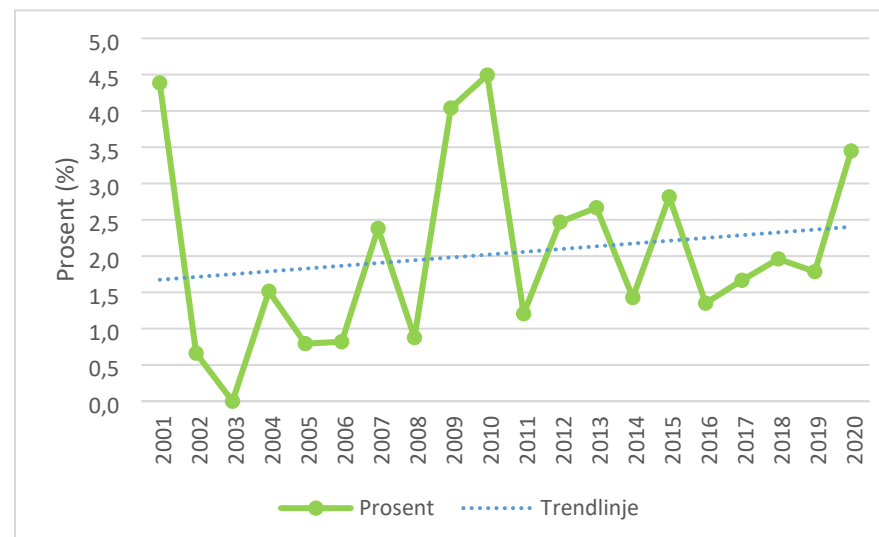


Figur 6.2. Målkurve for reduksjon i antall drepte og hardt skadde i Frøya kommune, i tråd med Nasjonal transportplan 2022-2033.

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
- 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

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:

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 fremmedspråklige

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 utforkjøring	% (2020)	% (2025)
	Antall km fylkesveg med fartsgrense 70 km/t eller høyere som er gjennomgått og tilfredsstiller 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 EKV, 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.



KOMMUNALE VEGER

Frøya kommune vil bidra til at tiltak innenfor grupper med lik prioritet kan løftes frem og iverksettes når forholdene for øvrig ligger til rette. Søknad om midler skal fortrinnsvis gjøres for tiltak i prioritet 1 og 2.

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	
	HC-parkering Sistranda barneskole	Biltrafikk inne på skoleområdet – manglende skilting og fysisk sperre	
	Brøyting Sistranda barneskole	Brøyting skjer i skoletiden	

Prioritet	Gatenavn/sted	Trafikksikkerhetsproblem/Merknad	Status
	Frøyahallen	Uoversiktlig av- og påstigning ved levering og henting av skolebarn	Park- og rideløsning etablert 2020
	Busslomme ved sykehjem Hamarvik	Mye trafikk til barnehage og sykehjem. Uoversiktlig vegkryss og ikke fullgod busslomme	
	Nordskag	Trafikkarfarlig skolevei	Fortau fra fv til oppvekstsenter etablert 2021
	Dyrvik boligfelt	Nedsatt fartsgrense/skilting	

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	

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	
	Hellesvik/Svellingen/Strømøya	Redusert fartsgrense	
	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 trafiksikkerheten 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 trafiksikkerhet vektlegges (5 stjerner i Euro-NCAP, AEB, feltskiftevarslar)	Økonomisjef
Søke om fylkeskommunale trafiksikkerhetsmidler	Kommunalsjef almenne og tekniske tjenester	Trafiksikkerhetstiltak innarbeides i strategisk plan for kompetanseheving	HR sjef
		Gjennomføre trafiksikkerhetskurs 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 trafiksikker atferd (transport-, anleggs- og vedlikeholdstjenester). Disse innarbeides i anbudsdocumentene.	Kommunalsjef almenne og tekniske tjenester	Alle barnehagene skal i planperioden innen 2025 ha hatt alle ansatte på kurs i trafiksikkerhet. 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 trafiksikkerhet. 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 trafiksikkerhetskurs for «sikring i bil» innen 2025	Kommunalsjef helse-omsorg
		Kommunens ansatte skal gjennomføre e-læringskurs i trafiksikkerhet 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
Trafiksikkerhet 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

HØRINGSINNSPILL – KOMMUNEDELPLAN FOR TRAFIKKSIKKERHET 2022-2025

Nr	Avsender	Dato	Innspill	Kommentar
1	Statens Vegvesen	20.01.22	Statens vegvesen har ansvar for å se etter at føringene i Nasjonal transportplan, statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer blir ivaretatt i planleggingen. Vi uttaler oss som forvalter av riks- og europaveg, og som statlig fagstyresmakt med sektoransvar på transportområdet. Arealpolitiske føringer for planarbeidet Ny Nasjonal transportplan (NTP) for perioden 2022-2033 har følgende overordnet mål: Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050. Det er utviklet fem likestilte mål som gir retningen for ressursbruken i planperioden. Disse er: • Mer for pengene. • Effektiv bruk av ny teknologi. • Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål. • Nullvisjon for drepte og hardt skadde. • Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet. 2 'Nasjonale forventninger til kommunal og regional planlegging 2019-2023' skisserer noen av utfordringene vi står ovenfor. På samferdselsområdet knytter dette seg bl.a. til temaet bærekraftig areal- og transportutvikling. Styrket knutepunktsutvikling og mer vekt på regionale løsninger er sentrale moment. Hovedtyngden av handelsvirksomhet, boligbygging og arbeidsplass- og besøksintensive virksomheter skal lokaliseres innenfor definerte og avgrensede tettsteder. Det må legges til rette for fortetting og transformasjon før nye utbyggingsområder tas i bruk. Regjeringen understreker også betydningen av regionale og interkommunale samfunns- og arealplaner for å avklare spørsmål på tvers av kommunegrenser. Forventningene videreføres i stor grad gjennom 'Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging'. Disse sier bl.a. at planlegging av utbyggingsmønsteret og transportsystemet må samordnes for å oppnå effektive løsninger slik at transportbehovet kan reduseres, og at det legges til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. I den sammenheng nevner vi 'Nasjonal sykkelstrategi' og 'Nasjonal gåstrategi' som bør være en del av grunnlaget for planarbeidet. Konkrete innspill til planen Statens vegvesen er veldig positiv til at det utarbeides en så omfattende kommunedelplan for trafiksikkerhet, og ønsker å gi honnør til Frøya kommune for utarbeidelsen av	✓ Innspill fra SVV tas til orientering. ✓ Samspill regionalt for TSU-arbeid settes på dagsorden. ✓ Overordnet planlegging kommunens KA-plan og reguleringsplaner ses i sammenheng med TSU-plan

HØRINGSINNSPILL – KOMMUNEDELPLAN FOR TRAFIKKSIKKERHET 2022-2025

			planen. Vi mener videre at det er veldig fint at Frøya kommunen skal sette i gang prosessen med en resertifisering for å forbli en «trafikksikker kommune». Kommunedelplanen består av en grundig analyse av diverse statistikker relatert til trafikksikkerhet, og sammenligningen med tidligere perioder viser at tallene går riktig vei, selv om ikke alle mål er oppnådd enda. Videre gir kapitlene Mål og strategier for perioden 2022-2025 og Innsatsområder og kommunale tiltak en god oversikt over planlagte tiltak for å forbedre trafikksikkerheten i kommunen. Det ser ut som enkelte tall i de blå tabellene i kapittel 8 ikke har blitt gjengitt i PDF 'en slik vi har fått den tilsendt. Vi registrerer også at kommunen reiser spørsmålet om fv. 714 igjen bør bli riksveg. Vi er ikke kjent med at det per i dag er igangsatt noen prosesser med sikte på endringer i vegstatus for riksveger/fylkesveger. Vi ønsker kommunen lykke til videre med dette viktige arbeidet.	
2	Stølan kretslag	30.01.22	Styret i Stølan Kretslag ønsker å komme med følgende innspill til planen. A. Vi ønsker en reduksjon av fartsgrensen før krysset til Stølan. I dag er det 80 sone fram til Sletta Kirke, noe som gjør strekningen farlig. Dette er allerede meldt inn gjennom en bekymringsmelding fra en privatperson i kretsen, og vi har fått beskjed om at dette vil bli iverksatt. Vi hefter derfor ikke mer ved dette, men nevner det fordi vi støtter avgjørelsen og vil understreke viktigheten. B. Vi leser av planen at det planlegges en sykkelsti til Hellesvik. Dette er positivt. Vi ønsker samtidig å åpne for muligheten for å forlenge en eventuell sykkelsti videre til Sletta Kirke. Om det samtidig skal graves kabel med fiber til Stølan krets, så anbefaler vi at det samtidig bygges en gang og sykkelsti over kabelen. Dette kan spare utgifter i framtiden, og vil være svært velkomment for grenda. Vi er en grend i vekst, med flere barnefamilier og turgåere på denne strekningen. C. Vi har til tider opplevd en økende tungtransport-trafikk gjennom grenda, Det sies de kjører gjennom Svellingen for å komme til Dyrøya, og dermed unngår avkjøringen ved Riksvei 716 som visstnok skal være vanskelig med større kjøretøy. Vi ser det er del av deres prioriteringer, noe som vi støtter fullt ut.	✓ Redusert fartsgrense iverksatt. ✓ Framtidig g/s til Stølan tas inn i overordnede planer. ✓ Tungtransport søkes loset til Fv 716
3	Frøya bruker- og eldreråd	09.02.22	1. Eldre- og brukerrådet mener at vedlagte forslag til trafikksikkerhetsplan gir en god oversikt over status på området, samtidig som dokumentet fremstår som et tjenlig verktøy i trafikksikkerhetsarbeidet i planperioden. 2. Rådet slutter seg til planforslagets hovedmål og forslag til prioriteringer slik dette framkommer i saksframlegget fra kommunedirektøren.	✓ Pkt. 8.2.3. i planforslaget revideres ihht FEB's innspill. ✓ Utbedring Fv 716 Flatval-Nordskag tas inn i handlingsplanen

HØRINGSINNSPILL – KOMMUNEDELPLAN FOR TRAFIKKSIKKERHET 2022-2025

			3. Rådet savner tiltak for personer med nedsatt funksjonsevne under innsatsområdet 8.2.3 - trafikantgruppen voksne, fremmedspråklige og personer med nedsatt funksjonsevne. 4. Eldre-og brukerrådet har for øvrig følgende innspill: Strekningen Flatval-Nordskaget trenger utbedring Syklister bruker ikke gang/sykkelveg. Kan det gjøres noe med det?	✓ Kampanje bruk av g/s-veg syklister gjennomføres
4	Titran grendalag	13.02.22	Ang. brua og fartsgrense. Titran grendalag følger spent med i arbeidet med brua For at vi ikke må vente like lenge med brua vår som de på Dyrøya, ber vi om og håper at det går an å ha disse to bruene i hodet samtidig. Vi ønsker at brua vår blir skiftet så snart som mulig og at veien blir litt utvidet på begge sider. I tillegg ber vi om at 50kmskiltet på hovedveien ved Stabbenkrysset, blir flyttet ned til dette krysset.	✓ Fylkeskommunen har tatt tidligere innspill til etterretning og har bestilt regulering av området – rett vegstrekning og ny bru er planlagt. ✓ Flytting av 50-sone skilt søkes TrFk – tas inn i handlingsplanen
5	Uttian grendalag	24.02.22	Gjelder Fylkesvei 451 fra Uttiankrysset til snuplassen i gården. Uttian er en grend i kraftig vekst med utbygging av boligområder og næringsområder. Det er stor interesse for boligbygging på Uttian, og folketallet på øya øker stadig. Det er også stor næringsaktivitet både på Hestøya og Nordsva. Det er også meget attraktive turløyper på Uttian, og mange som kommer kjørende til gården for å gå turer derfra. Dette medfører at trafikken både av personbiler og større biler på fylkesvei 451 stadig øker, noe som igjen gjør det trafikkfarlig å gå og sykle langs denne veien. Det er bosetting stort sett langs hele veien, og mange er nødt til å gå langs veien når de skal reise med buss m.m. Dette gjelder også flere skolebarn. Det er også mange syklende og gående som bruker fylkesveien til trimturer. Uttian Grendalag er meget opptatt av trafikksikkerheten langs fylkesvei 451, og mener derfor det er stort behov for gang- og sykkelvei og belysning langs denne veien. Uttian Grendalag vil derfor at gang- og sykkelvei og belysning langs fylkesvei 451 blir prioritert og legges inn i KOMMUNEDELPLAN FOR TRAFIKKSIKKERHET 2022 – 2025. Uttian Grendalag håper Frøya Kommune ser positivt på dette innspill til trafikksikkerheten på Uttian, og gjør vedtak som støtter oss i denne saken.	✓ Innspill om g/s på Fv 451 tas inn i handlingsplanen

HØRINGSINNSPILL – KOMMUNEDELPLAN FOR TRAFIKKSIKKERHET 2022-2025

6	Trygg Trafikk	28.02.22	Det er positivt at planen får status som kommunedelplan ved rullering og at den sendes ut på høring til alle relevante instanser. Vi ber om at Trygg Trafikk blir tilordnet e postlisten slik at vi mottar innspill til høring ved neste korsvei. Frøya er allerede godkjent som trafikksikker kommune som det påpekes i planen og skulle vært regodkjent innen 2021 iht kriterier for trafikksikker kommune. Vi har vært i dialog med kontaktperson i kommunen om regodkjenningen og håper at regodkjenning blir gjennomført i arbeidet med denne planen. Vi tillater vi oss å komme med noen betraktninger til det foreliggende forslag til trafikksikkerhetsplan nå, med mulighet for å ettersende ytterligere innspill etter fristens utløp samt bidra inn i arbeidsgruppen dersom det er ønskelig. Innspill: • Det er positivt at alle befolkningsgrupper, organisasjoner og interessegrupper i kommunen involveres i arbeidet og får muligheten til å mene noe om planens innhold. • Frøya er godkjent trafikksikker kommune. Vi håper regodkjenning vil gjennomføres i begynnelsen av ny planperiode. • Det er forankring til overordnet og sideordnet planverk (FN'S bærekraftmål, Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg, Delstrategi trafikksikkerhet Trøndelag fylkeskommune og kommuneplanens samfunnsdel). De nasjonale tilstandsmål i NTTP er trukket inn i det lokale planverket i det foreliggende forslaget. Det er en riktig og viktig forankring av planen som støttes av Trygg Trafikk. • Vi støtter forankringen mot Barnas transportplan i arbeidet med utformingen av denne planen og vil påpeke at det er viktig med kanaler inn i det lokale planarbeidet slik at barnas stemme blir hørt. • Kommuneplanens samfunnsdel trekker frem det holdningsskapende arbeidet som viktig. • Vi vil støtte viktigheten av holdningsskapende arbeid og understreker viktigheten av adferdsrettede tiltak i planen som ivaretar det holdningsskapende arbeidet. • Folkehelse er et viktig aspekt ved trafikksikkerhetsarbeidet. Trygg Trafikk foreslår at folkehelsekoordinator deltar i arbeidsgruppa nedsatt av kommunedirektøren. • Vi er positive til at Frøya og Hitra ser sine planer i sammenheng både i utformingen av planverket, men også i gjennomføringen av tiltak. • Når det gjelder atferdsrettede tiltak i planen er dette er tiltak som kommunens virksomhet kan implementere uten nevneverdig kostnad og som møter alle kompetansekrav i opplæringslov/rammeplaner og læreplaner. Trygg Trafikk har tilgjengelig digitale læringsressurser til bruk i undervisning. Disse ressursene er ferdige undervisningsopplegg og/eller basert på e-læringsplattformer. • Det er viktig med fokus på ulykkesstatistikk og fysiske tiltak som virkemidler for å redusere ulykkespunkter og antall alvorlige trafikkulykker. Like viktig er at ny TS plan også omhandler trafikantrettede, holdningsskapende tiltak og tiltak som bidrar til å styrke trafikantenes	✓ Søke regodkjenning som Trafikksikker kommune i 2022. ✓ Kommunen skal ha forebyggende fokus på områder med planlagt utbygging som vil få en økning i sårbare trafikanter. ✓ Utvide samarbeidsgruppe. ✓ Tettere dialog og oppfølging oppvekstsektoren – ✓ Tilstrebe hjertesoner på alle oppvekstsentre og barnehager.
---	---------------	----------	--	---

HØRINGSINNSPILL – KOMMUNEDELPLAN FOR TRAFIKKSIKKERHET 2022-2025

			kompetanse. • Som planforslagets pkt 4.2 tar opp er det er verdt å merke seg at det kun er de politirapporterte ulykkene som fremkommer i den offisielle statistikken. Det er grunn til å anta at det er betydelig underrapportering på flere ulykkestyper. Ulykkesstatistikken alene vil gi et snevert fokus på områder som fortjener oppmerksomhet i trafikksikkerhetsarbeidet. • Hjertesoneprosjektet er et viktig grep for å trygge nærområdene rundt skolen, i tillegg til å legge til rette for mer sykling og gåing som et ledd i folkehelsearbeidet. • Sykkeldyktig nevnes her spesielt som en viktig læringsressurs for alle barn på grunnskole. Det er en nettbasert læringsportal som supplerer den praktiske treningen på trafikale ferdigheter. I portalen er det ferdige pedagogiske opplegg som kan tas i bruk av lærer uten spesielle undervisningsforberedelser. • Utover de fysiske tiltak som vil fremkomme i planens tiltaksdel, vil Trygg Trafikk påpeke viktigheten av at kommunen har forebyggende fokus på områder med planlagt utbygging som vil få en økning i sårbare trafikanter i tiden fremover. Gode tiltak, medvirkning og godt utformede planer i reguleringsarbeidet reduserer kostnader og konfliktområder ved gjennomføring. • Frøya kommune har et bredt sammensatt trafikksikkerhetsutvalg i dag, noe Trygg Trafikk støtter. Generelt vil vi også anbefale at konsultative medlemmer bidrar inn i TS utvalget i kommunen, enten som faste medlemmer eller etter tema som skal opp til behandling. Eksempelvis statens vegvesen, fylkeskommunen, ATB, Trygg Trafikk, politikontakt, Folkehelsekoordinator osv. • Trygg Trafikk bidrar gjerne inn i det videre planarbeidet.	
7	Trøndelag fylkeskommune Seksjon Strategi og utvikling, veg	01.03.22	På 22.12.2021 mottok Trøndelag fylkeskommune høringsdokumentene til Kommunedelplan for trafikksikkerhet 2022 – 2025 for Frøya kommune. Høringsutkastet opplyser om trafikkale fakta og statistikk i Frøya kommune, nasjonale målsetninger og om Frøya kommune sine målsetninger, tiltak og strategier for trafikksikkerhet. Kommunedelplan for trafikksikkerhet 2022 – 2025 virker som en godt gjennomtenkt, solid plan. Vi ønsker også å framheve samarbeidet mellom Frøya og Hitra, og engasjementet i sammenheng med «Trafikksikker kommune», siden vi oppfatter det som spesielt positivt. Fylkeskommunen har følgende kommentarer og spørsmål: Side S.5 Det er positivt at det arbeides sammen med Hitra kommune ang. adferdsrettet og holdningsskapende tiltak. Vi ønsker å få mer detaljer på samarbeid. Vil det komme en samarbeidsplan etter hvert? S.5 Det kan diskuteres om det er aktuelt å henvise i denne sammenheng til bærekraftsmål 17 «Samarbeid for å nå målene». S.5 TRFK har egne rutiner, hvordan kommuner skal melde inn ønsker og behov for tiltak på fylkesveier. Når det gjelder mindre tiltak på kommuneveier, private veier og ang. adferdsrettete tiltak kan det søkes om Trafikksikkerhetsutvalget i Trøndelag. I høringsutkastet brukes det lenken	Innspill tas til orientering og tas inn i revidert TSU-plan ✓ Samarbeidsplan med Hitra kommune ✓ Holdningsskapende arbeid ✓ Opplæring trafikksikkerhet ✓ Avrenning fiskeslo fra lastebiler

HØRINGSINNSPILL – KOMMUNEDELPLAN FOR TRAFIKKSIKKERHET 2022-2025

		www.trondelagfylke.no . Den bør byttes med https://www.trondelagfylke.no/vare-tjenester/veg/trafikksikkerhet/trafikksikkerhetstiltak/ . Slik kommer man til riktig side med en gang. Bra hvis lenken til Samferdselsdepartementet kan også vise direkte til riktig side. S. 10 Man kunne her eller på en annen side også henwise til bærekraftsmål 10.2 <i>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</i>. Det passer f.eks. også til «Innsatsområde – Voksne og fremmedspråklige trafikanter, og trafikanter med funksjonsnedsettelse» (s.28) S.11 <i>«Kommunen har også generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker lokalt gjennom folkehelseloven og plan- og bygningsloven.»</i> Kommentar til setningen: Gjennom folkehelseloven har kommunen ansvar for sine innbyggere, selv om de ferder utenfor. S.23 Kunne nevnes også bærekraftsmål: 3.5 <i>Styrke forebygging og behandling av rusmiddelmisbruk, blant annet misbruk av narkotiske stoffer og skadelig bruk av alkohol</i> S.24 5.3 Tungbiltrafikk: Bedriften/transportfirma som har behov til transport med tunge kjøretøy, er ansvarlig for å ivareta trafikksikkerhet. Avrenning av fiskeslo og vann fra lastebilene kan føre til trafikkfarlige situasjoner, hvis det fryser på vegen eller sørger for at det er glatt. Det bør henvises til i dokumentet, og jobbe med å tydeliggjøre ansvarligheten for bedriftene. Det bør være del av de kommunale tiltak på S. 27 og videre. Det oppleves at det er for løse krav på lastebil, enn på båt og tog, når det gjelder transport av sjømat. Se f.eks. pressemeldingen 17.12.20 av Norske Lastebileier-Forbund: https://lastebil.no/Aktuelt/Presse/Pressemeldinger/Ny-bransjestandard-forfrakt-av-fisk S.28 Holdningsskapende arbeid er viktig, særlig i sammenheng med unge personer hvis avbøtende tiltak ikke gi forventet effekt. Det kan f.eks. diskuteres å sette opp et eller to tiltak i tillegg på punkt 8.2.2. som f.eks. kjør for livet klubb. S.28 <i>«Kommunen skal tilby trafikkalt grunnkurs og mopedkortet som del av valgfagtilbudet.»</i> Forslag til formulering: <i>«Kommunen skal tilby trafikkalt grunnkurs og mopedopplæring som en del av valgfagtilbudet.»</i> Statens Vegvesen har ansvaret for førerkort. S. 31-32 Det mangler aktuell status på 5 tiltak. S.31-32 Bør det settes opp en ny tabell «TS plan» i stedet for den gamle som framvises i planen? Ønsker dere å oppnå noe spesielt gjennom å vise fram den gamle tabellen? Det bør forklares. -- Viltpåkjørsel, er et stort tema som burde nevnes i planen. Bør det settes opp tiltak for det? -- Vi minner på at brevet ang. innspill til TS-investeringer kommer hver september. Vi ønsker at alle kommuner følge den faste systematiserte rutinen. -- Temaområdet «trafikksikkerhet» har fått en egen side på Trøndelag fylkeskommune sin webpresens.	
--	--	---	--

HØRINGSINNSPILL – KOMMUNEDELPLAN FOR TRAFIKKSIKKERHET 2022-2025

			Siden oppdateres fortløpende, her finner man alt hva som gjelder trafikk sikkerhet i fylkeskommunalt ansvarsområdet. https://www.trondelagfylke.no/vare-tjenester/veg/trafikksikkerhet/	
8	SU Dyrøy oppvekst senter Skjønhsals kretslag Dyrøy grendalag Øyrådet	28.02.22	«Frøya er et trygt sted å leve – Frøya skal satse på holdningsskapende arbeid med særlig fokus på trafikk sikkerhet og kriminalforebyggende arbeid» (<i>Fra Kommuneplanens samfunnsdel, pkt. 5 samfunn, næring og kultur</i>) «Trafikk sikkerhet 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» (<i>Fra utkast til Trafikk sikkerhetsplan 2022-25</i>) 6466 Dyrøyveien Veidekket på strekningen fram til fergeleiet er i oppløsning. Det er tidvis fragmenter i veibane og det fører til avvikende kjøreadferd for å unngå å skade kjøretøy. Det gjelder hele strekningen langs 6466 (fra avkjørsel mot Dyrøy ved Strømøybotn, fram til fergeleiet). Dekket og grunnen er i så dårlig forfatning at det må utføres et grundig arbeid. Det er til stadig hendelser på veien med utfordringer ved trafikkutvikling; særlig på vinter med snøfall og brøyting. Veien er svært smal. Det er mange hendelser med skader på personbiler som aldri blir rapportert hverken til politi eller til forsikring. Slike saker ender oftest med skylddeling og det er derfor ingen incentiv fra noen av partene for å rapportere. Hvis man ser på antall utforkjøringer i løpet av vinteren, som skyldes at fører legger seg litt lengre ut enn hva som er tilrådelig ved passering av motgående kjøretøy, er det ganske mange. Det har også vært dager hvor det har vært usikkert om buss har kommet fram eller er svært forsinket grunnet stengt vei. Ved et tilfelle Q4 2021 passeres 8 biler i veigrøft på strekningen Strømøybotn – Dyrøy oppvekstsenter. Det oppfattes at mengde trafikk, type trafikk og klassifiseringen av veien ikke er i samsvar med hverandre. Det er bedt om en ÅDT-måling som det menes vil underbygge en slik påstand. Denne er svært viktig å få gjennomført. Det antas at en slik ÅDT-måling vil kunne gi grunnlag for å omklassifisere veien i henhold til dens faktiske belastning. Det vil videre ha omfattende betydning for veiens standard, bredde og vedlikehold. Vi mener sterkt at det eneste fornuftige er å klassifisere veien som en fortsettelse av 714 (Fv714), dvs at Dyrøyveien 6466, blir Fylkesvei 714. Trafikk sikkerheten er i dag forsøkt sikret ved å sette ned fartsgrensen til 50 km/t, grunnet asfalt i oppløsning flere steder. Veien blir ikke bedre av lavere fartsgrense, oppløsningen	✓ Utbedring/fornyng Fv 6466 tas inn i handlingsdelen i plana ✓ Bedre vintervedlikehold ✓ Gang- og sykkelvei Skjønhsals-Dyrøy ✓ Utbedringer vegkryss ✓ Turløyper som etableres må ses i sammenheng med trafikkbildet mtp parkeringsmuligheter. ✓ Fartsreduksjon og fysisk fartsreducerende tiltak ✓ Alternative adkomster til oppvekstsenteret vurderes. ✓ Skilting bruer ✓ Busskur Holet (spilt inn til TrFk i 2021 ikke prioritert) ✓ Nytt busskur Leirvikhamn ✓ Justere busskur Dyrøya

HØRINGSINNSPILL – KOMMUNEDELPLAN FOR TRAFIKKSIKKERHET 2022-2025

		av veien er fortsatt der, hullene likeså. hastighetsreduisering må i beste fall sees på som midlertidig kriseløsning. De partier som ble tilgodesett med asfalt i 2021, ble betydelig smalere fordi grunnarbeidet ikke ble utført tilfredsstillende slik at hele veibredden kunne asfalteres. Det er viktig at grunnarbeidet utføres forsvarlig, og at veibredde sikres. En oppjustering til Fv714 vil sikre dette. Spesielle trafikk-punkter Bruer Alle bruer på 6466 er for smale til at to personbiler kan møtes, noe som skaper store trafikkfarlige situasjoner både sommer og vinter. En midlertidig løsning kan være skilting på ved bruene, f.eks. forkjørersrett, men det beste er selvfølgelig at bruene utvides slik at biler kan møtes og passere hverandre. Krysset Dyrøyveien – Leirvika Krysset ligger på bakketopp. Krysset har avvikende regler for forkjørersrett. I utgangspunktet er det ikke tillatt med en avkjørsel inn på hovedvei hvor innkjøringen blir liggende på bakketopp. Det bør heller ikke være en løsning med et vegkryss med avvikende forkjørersrett på en bakketopp. Det er svært uoversiktlig, og her har det vært flere trafikale nesten- hendelser. Dette er et trafikkpunkt som må prioriteres, og utbedres raskt. Myke trafikanter langs 6466, gående og syklende - generelt Barnas Transportplan BTB framhever «Trygg gang- og sykkelvei til skolen» som det viktigste momentet for barn når det gjelder trafiksikkerhet. Regjeringen har som målsetning at 8 av 10 elever skal gå til skolen (80 %). De sier man skal vektlegge barn og unges behov i planlegging og utvikling av transportsystemer. Det skal legges vekt på hensynet til barn og unge i lokal og regional planlegging. Per i dag er andelen elever som kan gå eller sykle til skolen på Dyrøy kun 11 % (øvrige elever har avstandsskyss eller skyssrettighet grunnet særlig farlig skolevei). Det er en klar målsetting at andelen elever som kan gå/sykle til skolen øker. Det er på sin plass med satsinger som «Trafikksikker kommune» og «Grønt flagg», når realiteten er at de fleste barn i dag må skysses til skolen. Det må imidlertid ikke bli for langt mellom satsinger og planer til handling og faktiske forhold. Det må være en klar målsetning for Frøya kommune at barn og unge som bor innenfor avstandskravene (definert i Opplæringsloven § 7.1), må kunne gå eller sykle til skolen. Dette må også gjelde for elevene ved Dyrøy oppvekstsenter.	
--	--	--	--

HØRINGSINNSPILL – KOMMUNEDELPLAN FOR TRAFIKKSIKKERHET 2022-2025

		Det spilles inn at det på kort sikt bør opprettes en gang- og sykkelvei fra Myrhaugveien til oppvekstsenteret, og at man på lengre sikt bør se på muligheten for gang- og sykkelvei fra Sjønhalsen til Dyrøy fergekai. Det er viktig at området som i dag er prosjektert til oppgradering av fergekai, og snart iverksettes, legger til rette for videre forlengelse, i alle retninger, både for gående og kjørende. Det er avgjørende for trafikksikkerheten på kaiområdet at det prosjekterte fysiske skillet mellom ferjekø og kjørevei, og busstopp uten kryssing av vei for reisende med båt, gjennomføres som prosjektert. Ved befaring i forbindelse med arbeid utført av interessenter ved Nettet Grend, ble det gjennomført besøk av fylkespolitiker Arnfinn Brechan. Han kom med en digresjon som rettet fokus mot at det er gjort et bevisst valg ved å flytte trafikken fra kai ved Siholmen til Dyrøy. Hvis man skal ta dette til følge, vil en ambisiøs målsetning være å knytte det hele sammen med en sammenhengende gang- og sykkelvei fra Flatval til Dyrøy fergekai. Nærmiljøanlegget ved Dyrøy oppvekstsenter Nærmiljøanlegget ved Dyrøy oppvekstsenter som samlingsplass for fritidsaktiviteter, et nærmiljøanlegg som frister til aktivitet, og får unge og gamle til å møtes, er viktig for et lokalsamfunn – og vil føre til økt inkludering og samhørighet mellom alle parter. Men det må være mulig å komme seg trygt til og fra uten å bli kjørt. Fysisk aktivitet har stor betydning i et folkehelseperspektiv, og at man har mulighet til å ferdes trygt i lokalmiljøet er et viktig bidrag til fysisk aktivitet. Behovet for trygg skolevei gjelder også på fritid. Det vil i løpet av våren bli gjort tiltak for å bedre de trafikale forholdene oppe ved oppvekstsenteret, i form av blant annet flytting av parkeringsplass for ansatte med ny adkomstvei, drop-sone for oppvekstsenteret og bedre forhold for varetransport, samtidig som hensynet til myke trafikanter ivaretas. Det er ønskelig å etablere en såkalt Hjertesone rundt oppvekstsenteret (https://www.tryggtrafikk.no/skole/hjertesone/). Grendalagene har merket mange turløyper i lokalmiljøet for å stimulere til økt fysisk aktivitet. Disse er veldig mye benyttet, av hele Frøyas befolkning, og har blant annet mange poster i folkehelseiltaket Frøyatrimmen. Dersom man i større grad kan komme seg trygt til de ulike løypene eller mellom løypene uten å bruke bil, vil det også være et bidrag til økt trafikksikkerhet (blant annet ved at man unngår parkeringer langs veiene), i tillegg til bedre fysisk helse. Det er stort behov for fartsreduksjon på Seterveien i forbindelse med oppvekstsenteret, (merket med gult). I dag er fartsgrensen 50 km/t, veien er smal og uoversiktlig, og går gjennom et boligområde. Krysset/svingen i toppen av Seterveien (rød ring) på vei inn mot oppvekstsenteret er spesielt uoversiktlig. Denne svingen må utbedres, da det er	
--	--	--	--

HØRINGSINNSPILL – KOMMUNEDELPLAN FOR TRAFIKKSIKKERHET 2022-2025

			farlig for alle trafikanter. Fysiske fartsreducerende tiltak bes også vurderes langs denne veien. Alternative adkomster til oppvekstsenteret bør vurderes. Leirvika busstopp Dette er en trang busstopp uten busstur og belysning, og ligger plassert i forbindelse med snuplass. Det er ulik kjøreadferd på bussjåfører i dette området, noe som medfører Dyrøy oppvekstsenter uforutsigbarhet for barna. Det er nødvendig med et definert sted for stopp (med busstur og lys) slik at det blir oversiktlig og trygt for alle parter. Hullet Det er utfordringer med av- og påstigning til buss ved Hullet. Her er strekningen svært smal og medfører at til og med personbiler må stanse for å passere hverandre. Det mangler et trygt dedikert sted for av- og påstigning. Kryss Dyrøyveien – Øyaveien, plassering busstur (tegnet inn som rødt hus) Bussturet er plassert på en slik måte at det fører til umulige påstigninger for passasjerer (da bussturet står utenfor synsfelt!), og medfører generelle trafikale farer. Dette trafikkpunktet må endres slik at det blir trafikksikkert. Tidligere gikk bussene til Øyaveien, men nå er bussene så store at bussene IKKE kan kjøre Øyaveien, noe som fører til at skoleelever i dag må gå denne strekningen. Øyaveien er smal, og den har ikke veilys. Flere unge familier har etablert seg der de siste årene. Det er kort vei til oppvekstsenteret, men slik det er nå, må barna kjøres. Det vil bli lys på Revfarmen parkering i disse dager, i forbindelse med oppgradering av fjernparkeringen. Det er viktig at det blir lagt ned kabel som gir muligheter for utbygging av flere veilys langs Øyaveien, når det først skal legges ned kabel. Fjernparkeringen er et ønsket tiltak for å avvikle parkeringssituasjonen og behovet på fergeleiet, den fungerer også som parkeringsplass for turgåere fra hele Frøya, men samtidig genererer den også noe økt trafikk i området. Skjelvika og Kvernøya Trafikkavviklingen med buss henger sammen med tidligere nevnt moment med krysset Dyrøyveien og Leirvika. Det er et svært uoversiktlig kryss. I retning til Dyrøy fergekai kommer biler ned fra Skjelvikkrysset for å kjøre opp en bakke (toppen av Trøabakken). Veien er svært smal her og det passerer barn over veien. Det er samme problematikk også på Kvernøya. Det er uoversiktlig og trangt mellom to bruer, i tillegg til at barn må krysse en svært trafikkert og uoversiktlig vei. Bussen må stoppe i veibanen for å slippe av ungene, da det ikke er busslomme å kjøre ut på.	
--	--	--	---	--

HØRINGSINNSPILL – KOMMUNEDELPLAN FOR TRAFIKKSIKKERHET 2022-2025

			Det brukes en 'standard' busstype i forbindelse med anbud til transporttjenester. Et mulig tiltak kan være å styre anbudet inn mot at trafikk bør utføres av en buss med mindre størrelse, som vil være mer manøvrerbar enn de som brukes i dag. Øvrig rutegående transport, busser som korresponderer med hurtigbåter, kan fortsatt betjenes av ordinære busser og beholde kapasiteten. Det er selve skoleskyssen som kanskje kan gjøres med en mindre buss.	
9	Mausund oppvekst senter	08.03.22	Uttalelsene er fra elevråd, FAU og lærere ved Mausund oppvekstsenter Fysiske tiltak: • Mausund opplever større trafikk og særlig tyngre/større kjøretøy. Dette har gått utover kvaliteten på veien: sporete og mange «synkehull» Mer risikabelt for syklende og gående til barnehage og skole. Tiltak: flere fartsdempere og reparere asfalt. • For stor fart/ dårlig sikt i svingene. Skyldes til dels skarpe svinger og også «overhengende» trær enkelte plasser. Tiltak: speil ved svingene, kappe trær/busker. • Møteplasser: med økende trafikk og smale veier, skulle det ha vært ordnet flere møteplasser der det er mulig. • Biltrafikk inne på skolens/barnehagens område. Mangler fysisk sperre (port og gjerde)	✓ Vegutbedring ✓ Etablere fartsdumper ✓ Siktutbedring ✓ Flere møteplasser ✓ Port og gjerde oppvekstsenter etableres i 2022
10	Frøya ungdomsskole	09.03.22	8.2.1 Innsatsområde – barn Det må sikres godt merkede og trygge overganger for både syklende og gående elever. Per i dag er det ikke tydelig nok oppmerking langs gang- og sykkelvei på strekningen Dyrvik – Flatval. Overgang/markering av overgang fra gangfeltet inn til parkeringsplass til Storhallen. Heller ikke tilpasset personer med funksjonshemming/rullestolbrukere (høy kant ned fra gangfeltet til veien). Trafikksikkert område rundt skolen – det mangler skilting for innkjøring forbud i skolens kjernetid. Henting og levering av barn kan skape trafikkfarlige situasjoner. Bringe og levere elever i øvre delen av parkeringsplassen. Det er nødvendig å finne en bedre løsning på varetransport. Per i dag blir varer levert opp i skolegården i skoletiden. Har mulig løsning ved å legge varemottak på baksiden av skolen, men det må legges til rette med forlengelse av lasterampe. Tilgjengeligheten for å gå og sykle – gangvei mellom Dørvikan – Hellesvikan må prioriteres for at en skal kunne gi elevene mulighet for sikker skolevei. Strekningen er fullt ut mulig å gjennomføre på sykkel for en ungdomsskoleelev. Holdningsskapende arbeid rundt dette med hvor man kan sette fra seg bilen. Dissonans mellom hvor man bør og hvor man kan sette fra seg bilen. Klargjøre dette ovenfor foreldre (og andre i kommunen). Holdningsskapende arbeid mot ungdommen også, om å bruke de overgangene som finnes, eksempelvis innkjørsel til skole og stjernesenteret. Belysning langs vei opp mot skole. Brøyting i skoletid. Brøyting bør skje i annet tidspunkt enn i skoletid. 8.2.2 Innsatsområde – ungdom og unge førere Satsningsområde trafikalt grunnkurs og mopedkortet som en del av valgfag:	✓ Merking overganger Fv 714 ✓ Merking park.plass Storhall ✓ Skilting ✓ Etablere hjertesone ✓ G/S Dyrvik-Hellesvik tas inn i planen ✓ Belysning forbedres ✓ Opplæring/kampanjer trygg skolevei og mopedopplæring ✓ Brøyting i skoletid tas opp til vurdering

HØRINGSINNSPILL – KOMMUNEDELPLAN FOR TRAFIKKSIKKERHET 2022-2025

			Frøya ungdomsskole vil frem til skolestart 22/23 ha 3 lærere med kompetanse til å undervise i trafikalt grunnkurs (valgfag trafikk). Dette er trinn 1 frem til mopedkortet. Skolen har ikke lærerressurser eller kompetanse til å gjennomføre alle trinn mot mopedkortet. Dersom det skal være et mål i trafikksikkerhetsplanen, må det også settes av ressurser for oppkjøring og kjøretøy for de voksne, som da kan gjennomføre grunnleggende-, trafikal- og avsluttende opplæring. De bevilginger som er gitt til tiltak trafikalt grunnkurs så langt, vil ikke være dekkende dersom en skal gjennomføre opplæring frem til mopedkortet. 8.3.1 Gående og syklende Skolen vil gjennom mer bevissthet rundt trafikkopplæring (valgfag), drive kampanjer for å øke kunnskapen om, og endre holdninger til ferdsel i trafikken. - Reflekskampanje på høsten - Sykkelhjelmkampanje ved skolestart - Grønt flagg – sykkel til skolen på starten av skoleåret. - Sykkelparkering utenfor skolen - Adferd på gangveien - Gjennomgang av regler for fotgjengere og syklist, Trygg Trafikk - Førstehjelp ved trafikkulykker, kroppsoving. - Sambruk med verkstedhallen på ungdomsskolen og Basen på fritiden. 8.5 Fysiske trafikksikkerhetstiltak Frøya ungdomsskole stiller seg bak uttalelse fra FAU ved Dyrøy skole, og deres bekymringer for elevenes skolevei. Ungdomsskolen har elever som er avhengig av trygg vei til buss, men også trygg ferdsel med skolebuss fra Dyrøy til Sistranda.	
11	Nabeita oppvekst-senter	07.03.22	For å ivareta sikkerheten til barna ved senteret ønsker jeg å løfte frem følgende punkter: • Fotgjengerovergang ved busslomma, der ny og gammel gangvei “møtes”. Vi ser at dette punktet er nevnt i høringsutkastet, og senteret støtter og ber om at det gjennomføres et tiltak som sikrer elever som er ute i trafikken både på vei til og fra skolen, men også i fritiden. • Ved senteret: Vi ønsker at det blir sett på muligheter for å gjøre noen tilpasninger som skaper mer trygghet når skolelever skal til eller fra skolen. Når foreldre leverer og henter (gjelder både i barnehage, SFO og skole), samler det seg ofte biler i “sløyfa” ved parkeringa. Det parkeres litt her og der, og det oppstår farlige situasjoner til tross for at det er blitt forsøkt kommunisert hva som er greit og hvor folk bør parkere. Det er også forsøkt å redusere noe biltrafikk gjennom sykle-og gå-kampanjer rettet spesielt mot elever, men perioder gjennom året vil det nok likevel være en del foreldre som bringer og henter skolebarn. Det er ønskelig at det undersøkes muligheter for utvidelse av parkeringsplass, og eventuelt andre tilpasninger. • Et gjerde mellom fortauet der elevene står og venter på bussen og selve veien er også et sikringstiltak som kan gjøre det tryggere for skoleelevene.	✓ Fotgjengerovergang Djupmyra ✓ Bruk av parkeringsplass og mulig utvidelse ✓ Holdningskampanje kjøring skolebarn – utarbeide hjertesone

HØRINGSINNSPILL – KOMMUNEDELPLAN FOR TRAFIKKSIKKERHET 2022-2025

12	Nordskag oppvekst-senter	07.03.22	For å ivareta sikkerheten til barna ved senteret ønsker jeg å løfte frem følgende punkter: • Etter at senteret ble utvidet med enda en avdeling ved barnehagen, opplever vi at parkeringsmulighetene for foreldrene ikke er gode nok. Vi har sett tendensen tidligere også, men fra høst har dette forverret seg. Vi ser at det parkeres ute i veien blant annet. Ettersom parkeringsplassen som ansatte benytter ofte er fullparkert, bør det ses på mulighetene for at det lages flere parkeringsplasser. Enten vis a vis barnehageparkeringa (kommunal eiendom), og at foreldre i barnehagen kan benytte denne ved henting og levering, eller at det ordnes parkering for ansatte ved bussoppstillingsplassen (like ved fotballbingen), og det slik kan frigjøres plass for foreldre ved parkeringa foran skolen.	✓ Utvide parkeringsplass ✓ Drop-sone ✓ Utarbeide plan hjerte-rom
13	Planavdelingen Frøya kommune	01.03.22	Planavdelingen fikk forslag til høring 20.12.21 og kommer i den anledning med en uttalelse sett i henhold til planavdelingens forvaltningsansvar for trafikksikkerhet i overordnet planarbeid i kommunen, delplaner/temaplaner og reguleringsplaner. Trafikksikkerhetsplanen omfatter overordnede mål, men planavdelingen savner konkrete tiltak tilknyttet overordnede planprosesser og ved regulering av nye detaljreguleringsplaner. Planavdelingen foreslår at trafikksikkerhetsplanen stadfester at nye boligområder lokaliseres slik at man oppnår høy trafikksikkerhet mellom boligområder og skole/barnehage. I dette må det påregnes at det ikke er skoleskyss innenfor innen henholdsvis 1,5 km (1. trinn), 2,5 km (2. – 7. trinn) og 3,0 km (8 – 10 trinn). Sikker skoleveg må i disse tilfellene oppnås med tiltak som gang/sykkelveg, fortau eller lignende. Det er videre viktig med sikker veg til og fra busstopp, og at man sørger for at kryssing av hovedveg ved bussholdeplass forgår på en sikker måte med f.eks ekstra belysning eller skilting.	✓ Konkrete tiltak er opplyst i oversendelsesskriv skal framkomme etter høring (intensjonen med høring) ✓ Innspill tas til orientering og tas inn i det videre TS-arbeide
14	Sistranda skole	10.03.22	Gang og sykkelvei Dørvikan- hellesvikkrysset (Nesset) Jeg kjører denne veien til jobb gjennom hele året, og jeg må at jeg mange ganger har fått et støkk. Det er 40km sone, men allikevel kommer barn og voksne brått på, spesielt vinterstid når det er mørkt. Selv om vi maser om å bruke refleks til barna, så er det absolutt ikke alle som bruker dette. Og om de bruker refleks er de ikke så synlig at det fører til noe form for trafikksikkerhet. Dette er en meget trafikkfarlig strekning for alle myke trafikanter, spesielt for de minste barna. Det er dårlig belysning ved bussholdeplass Sistranda skole. Det bør også være godt markert gangfeltovergang med skilt Det er dårlig belysning ved parkeringsplass (rundkjøring) til skolen, her bør det også være gangfelt for overgang	✓ G/S Dyrvik-Nesset forankret som tiltak med TrFk ✓ G/S Nesset-Hellesvik tas inn i handlingsplanen ✓ Kampanjer ✓ Belysning/skilting

HØRINGSINNSPILL – KOMMUNEDELPLAN FOR TRAFIKKSIKKERHET 2022-2025

			Det er ønskelig at det settes opp innkjøring forbud skilt for innkjøringen til bassenginngang. Forbudt innkjøring og parkering i skoletiden. Her ferdes det mange barn, og det bør ikke være innkjøring og parkering i skoletiden.	
15	Hamarvik grendalag		(Mulig innspill før den 18.04.22.)	



FRØYA KOMMUNE

Kraft og mangfold

HANDLINGSPLAN FOR TILTAK- KOMMUNEDELPLAN FOR TRAFIKKSIKKERHET 2022-2025

***Vegeier:**

TrFk = Trøndelag fylkeskommune

FK -Frøya kommune

Nr	Beskrivelse tiltak	Vegeier	Planlagt/ønsket gjennomført	Kostnadsoverslag	Finansiering
1	Ny to-felts bru Kværnøystraumen	TrFk	2022/2023	----	Fylkeskommunale midler
2	Utbedring og fornying Fv 6466 Strømøybotn – Dyrøy til klasse B	TrFk		----	Fylkeskommunale midler
3	Gang- og sykkelvei Dyrvik-Neset – vedtatt av TrFk (FK bevilget tilskudd på 15 mill.)	TrFk	2023	----	Fylkeskommunale og kommunale midler
4	Gang- og sykkelvei Neset – Hellesvik	TrFk		----	Fylkeskommunale midler
5	Utbedring Fv 716 Flatval-Nordskag	TrFk		----	Fylkeskommunale midler
6	Utbedring og fornying Dyrøy fergeleie	TrFk	2022/2023	28 000 000	Fylkeskommunale midler
7	Fortau Dyrøy fergeleie – busslomme ved skolen – opsjon i prosj. – TrFk krever at FK skal dekke kostnadene (søkt tilsk.midler SVV – Tsu-tiltak)	TrFk	2022/2023	1 100 000	FK

8	Omkjøringsmuligheter ved stenging av Dolmsundet bru og Åstfjordbrua	TrFk	2022	----	Fylkeskommunale midler
9	Gang- og sykkelvei Fv 451 Uttian	TrFk		----	Fylkeskommunale midler
10	Siktutbedring, fartsdumper, skilting Mausund	TrFk/Fk			Fylkeskommunale og kommunale midler
11	HC-parkering, belysning, skilting, brøyting i skoletid, etablere hjerterom – Sistranda skole	FK	2022		Kommunale midler
12	Dyrvik boligfelt – vedtak om fartsgrense 30 km/t	FK	2022		Vedtak VL EKU
13	Avkjørsel Kvernhusveien – Nordfrøyveien, Hamarvik - Fv 714 – siktutbedring	TrFk			Fylkeskommunale midler
14	Husvika/Tverrvågen Nordskag – siktutbedring, busslomme med busskur og belysning, redusert fartsgrense	TrFk			Fylkeskommunale midler
15	Fv 714 Vikan/Vikasundet – feil dosering vei – overvannsproblematikk	TrFk			Fylkeskommunale midler
16	Nordfrøyveien/Myranveien – toveis busslomme med busskur og belysning	TrFk			Fylkeskommunale midler
17	Sistranda – ny adkomstvei til liggekai (pågående prosjekt)	FK	2022/2023		Kommunale midler
18	Hamarvik – fotgjengerovergang fra busslomme til g/s ved Coop	TrFk			Fylkeskommunale midler
19	Ervika – dårlig sikt fra avskjørsel småbåthavn til fylkesveg	TrFk			Fylkeskommunale midler
20	Veglys langs fylkeskommunal veg – Fylkeskommunen overtar drift og vedlikehold på alle fylkesveier	TrFk			Fylkeskommunale midler
21	Redusert fartsgrense fra hhv 80/70 km/t til 60 km/t Nordhammarvika – Rabben fram til 50 km/t skilt	TrFk			Fylkeskommunale midler
22	Norskag oppvekstsenter - Utvide parkeringsplass, Drop-sone, Utarbeide plan hjerte-rom	FK			Kommunale midler
23	Nabeita oppvekstsenter - Utnyttelse av parkeringsplass og mulig utvidelse, Holdningskampanje kjøring skolebarn – utarbeide hjertesone	FK			Kommunale midler
24	Frøya ungdomsskole - merking park.plass Storhall, Skilting, Etablere hjertesone, Belysning forbedres, Opplæring/kampanjer trygg skolevei og mopedopplæring, Brøyting i skoletid tas opp til vurdering	FK			Kommunale midler

25	Fv 714 – Nordfrøyveien – Sistranda - Merking overganger Fv 714	TrFk			Fylkeskommunale midler
26	Fv 716 – forbedre vintervedlikeholdet	TrFk			Fylkeskommunale midler
27	Dyrøya Turløyper som etableres må ses i sammenheng med trafikkbildet mtp parkeringsmuligheter. Alternative adkomster til oppvekstsenteret vurderes.	FK			Kommunale midler
28	Dyrøya - Utbedringer vegkryss	TrFk			Fylkeskommunale midler
29	Gang- og sykkelvei Skjønhs-Dyrøy	TrFk			Fylkeskommunale midler
30	Dyrøya - Fartsreduksjon og fysisk fartsreduserende tiltak	TrFk			Fylkeskommunale midler
31	Fv 6466 - Skilting bruer	TrFk			Fylkeskommunale midler
32	Fv 6466 - Busskur Holet	TrFk			Fylkeskommunale midler
33	Fv 6466 - Busskur Leirvikhamn	TrFk			Fylkeskommunale midler
34	Fv 6466 - Justere retning busskur Dyrøya	TrFk			Fylkeskommunale midler
35	Fylkesveger/Kommunale veier - Avrenning fiskeslo fra lastebiler – Dialog med laksenæringen og kampanjer	TrFk/FK			Fylkeskommunen/ Frøya kommune/Hitra kommune
36	Fv 6460 Titran - Rett vegstrekning og ny bru – prosjekt igangsatt av TrFk 2022 (reg.plan)	TrFk	2023	----	Fylkeskommunale midler
37	Fv 6460 Titran - Flytting av 50-sone skilt ved avkjørsel Stabbenveien	TrFk			Fylkeskommunale midler
38	Fv 6472 – Lose tungtransport med bruk av Fv 716 – dialog og samarbeid	TrFk/Fk			

[illegible]

PRIORITERINGSLISTE tiltak i Handlingsplan for *Kommunedelplan for trafikksikkerhet 2022-2025*

Frøya kommunestyre viser til tabell i handlingsplan for ønskede tiltak og setter følgende tiltak i prioritert rekkefølge:

[illegible]

