

Kommunedelplan for trafiksikkerhet 2022-2025



«Trafiksikkerhet handler om å ta vare på hverandre»

Innholdsfortegnelse

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

FRØYA KOMMUNES
TRAFIKKSIKKERHETSPLAN 2022-2025

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



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

1. Sammendrag

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

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

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

2. Innledning

2.1 Bakgrunn og formål

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

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

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

2.2 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Frøya

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



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

2.3 Samarbeidspartnere

Planen bygger på tverrfaglig samarbeid mellom sektorene i kommunen.

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

Du kan engasjere deg!

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

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

2.4 Arbeidsbeskrivelse

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

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

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

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

FRØYA KOMMUNES
TRAFIKKSIKKERHETSPLAN 2022-2025

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



3. Overordnede mål og føringer



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
Nasjonalt 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 trafiksikkerheten. 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.

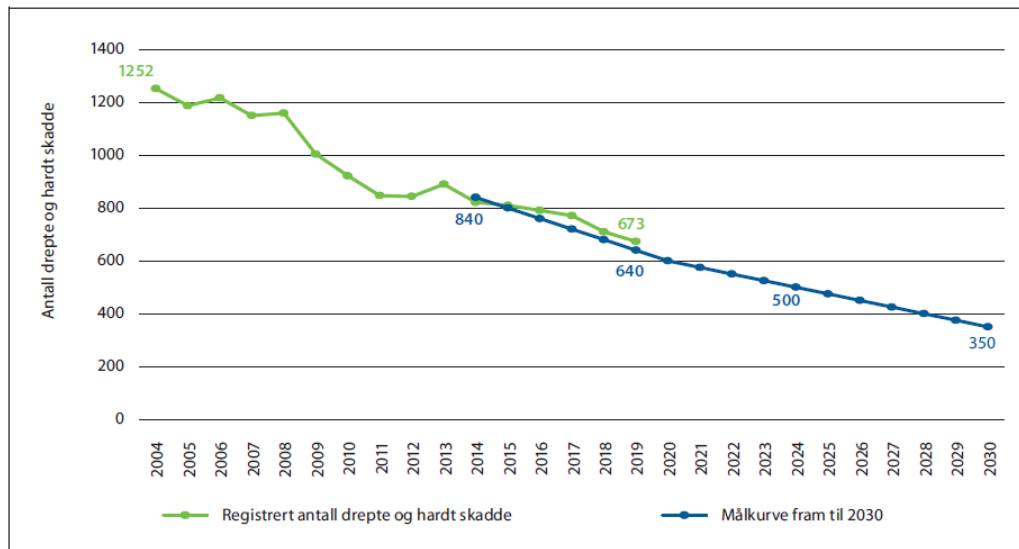
3.6)

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 trafiksikre land

Norge har de siste fem årene vært det mest trafiksikre 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 trafiksikkerhet 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 trafiksikkerhet. 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 trafiksikkerhetsarbeidet. Det skal settes mål for tilstandsutviklingen, for eksempel overholdelse av fartsgrenser og bruk av bilbelte.

Tiltaksplanen følges opp med årlige tilstandsrapporter.



Figur. 3.1.2 Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet 2022-2025.

Foreslåtte innsatsområder er møteulykker og utforkjøringsulykker, drift og vedlikehold, bruk av ny teknologi i trafiksikkerhetsarbeidet 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

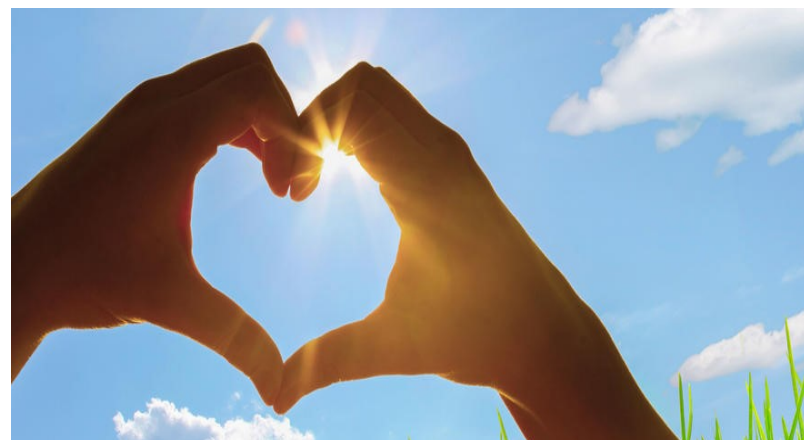
Kommunen skal fremme befolkningens helse, trivsel, gode sosiale og miljømessige forhold og bidra til å forebygge psykisk og somatisk sykdom, skade eller lidelse, bidra til utjevning av sosiale helseforskjeller og bidra til å beskytte befolkningen mot faktorer som kan ha negativ innvirkning på helsen.

§ 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 Folkehelseiltak

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

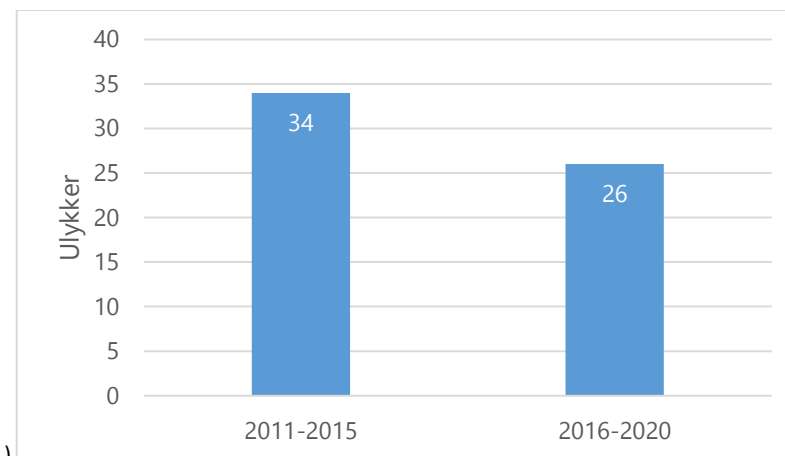
Trafikksikkerhetsplanen for Frøya kommune var kommunens andre trafikksikkerhetsplan og den andre som ble fremmet som en kommunedelplan. Trafikksikkerhetsplanen hadde følgende tallfestede mål:

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

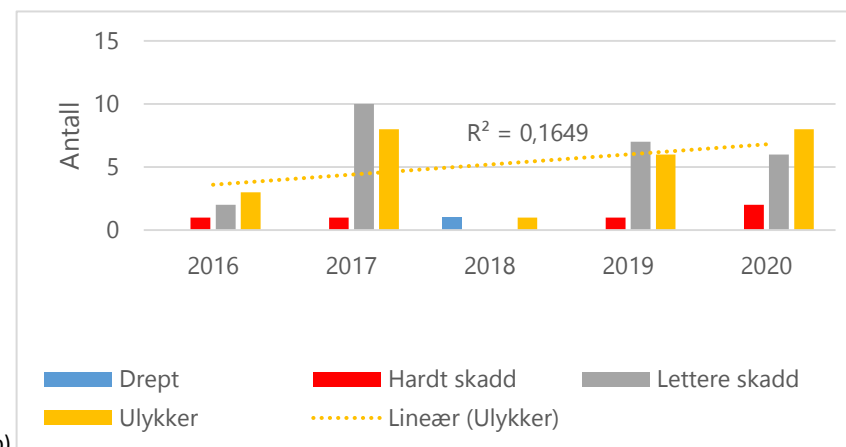
Sammenlignet med 5-årsperioden 2011-2015, har det vært en nedgang på 23 % i antall registrerte trafikkulykker med personskade, se figur 3.3.a. Innad i planperioden 2016-2020, har det imidlertid vært en økning av antall ulykker og skadde, se figur 3.3.b. For å vurdere ulykkesutviklingen på veg i Frøya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

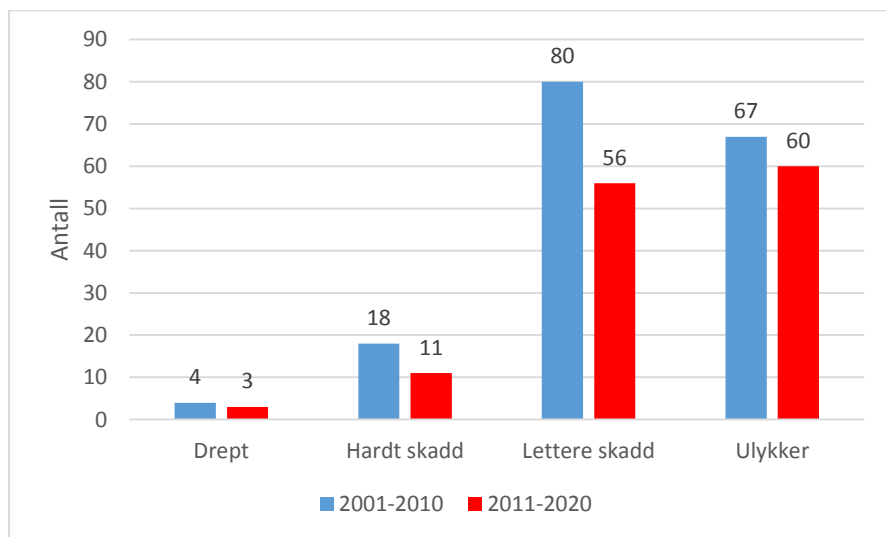
Barn og trafiksikkerhet. Forskning på barn og trafiksikkerhet dokumenterer at trafikkopplæring for barn under 7 år gir en sporbar atferdseffekt. For barn over 7 år påvirkes kun holdninger og kunnskap. *Kilde: NAF*

4. Ulykkesituasjonen i Frøya kommune

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

4.1 Oppsummering av funn

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



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

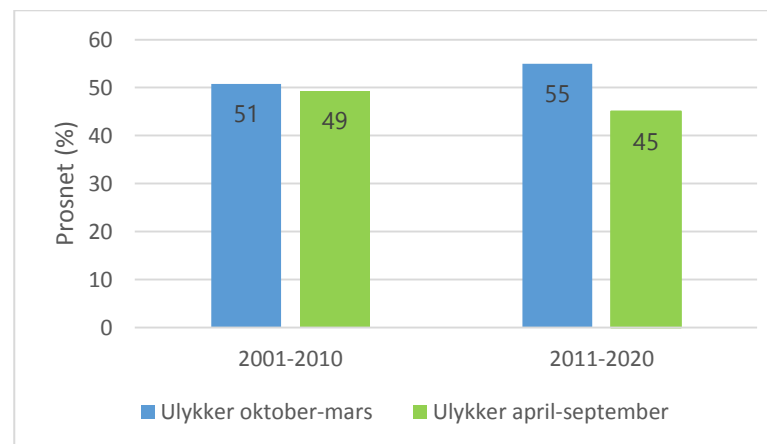
Analysen viser følgende hovedtrekk på Frøya:

Ulykkesutvikling:

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

Tidspunkt:

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



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

Geografisk fordeling:

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

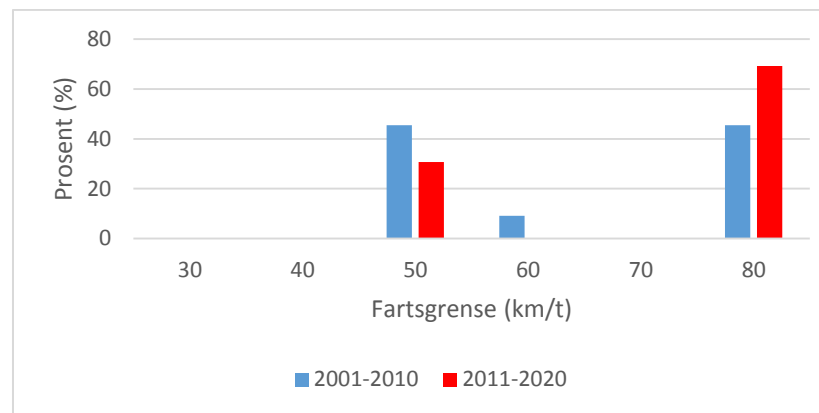
Ikke tettsted. 80 % av alle ulykker skjer utenfor tettsted på Frøya. Det er ingen forskjell mellom 10-årsperiodene.

Kilde: Statens vegvesen, Trafikkulykkesregisteret.

Fart:

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

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



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



Bilparken på Frøya.

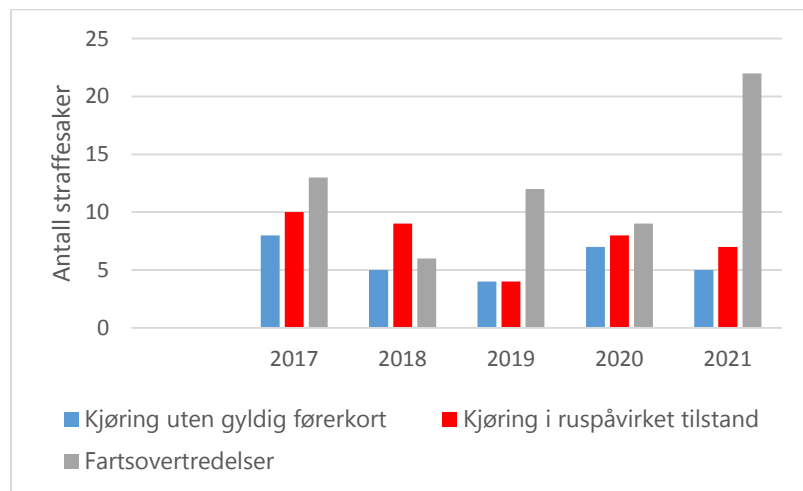
I perioden 2016-2020 har det vært en økning på 13,2 % i antall registrerte personbiler. Antall varebiler har økt med 22,8 %, lastebiler med 15 %, det er også noe økning i antall MC og traktorer, men nedgang i antall mopeder (-20,8 %).

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

Kilde: SSB

Førerkortbeslag:

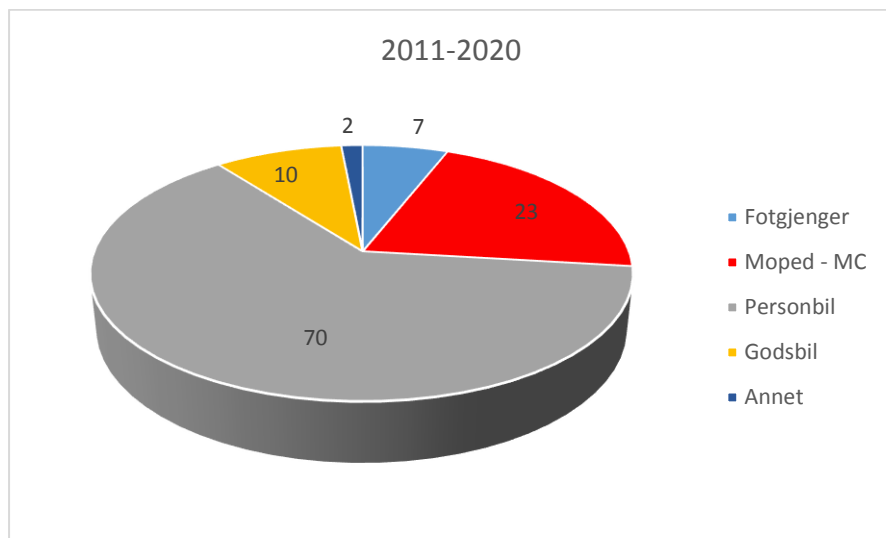
Førerkortbeslag for fart på Hitra og Frøya skjer i alle aldersgrupper. Statistikk for førerkortbeslag – fartsovertredelser og ruskjøring Hitra og Frøya og FV 714 fra Trøndelag politikammer 2021, er vist i figur 4.4.



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

Trafikantgrupper:

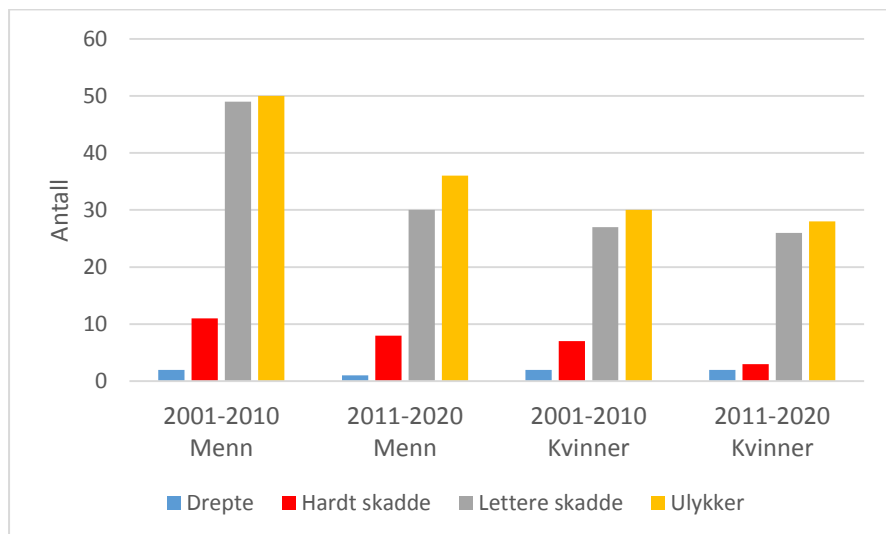
- Flest drepte og hardt skadde har reist med personbil (70 % i 2011-2020)
- Opptil 1/5 drepte eller hardt skadde har reist med godsbil
- Drepte eller hardt skadde har reist med moped, motorsykkel eller ATV
- Det er registrert hardt skadde, men ingen drepte i gruppen fotgjengere og syklister



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

Kjønn:

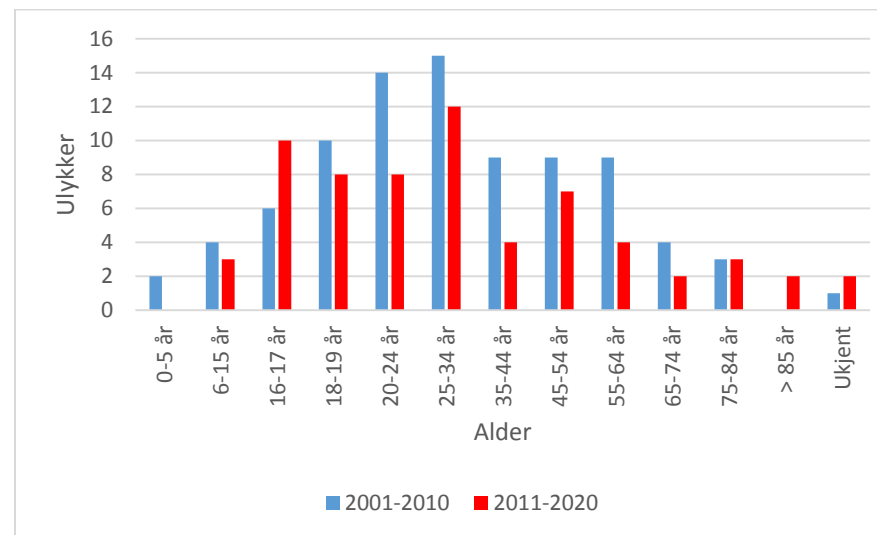
- Nær dobbelt så mange menn som kvinner er blant drepte og hardt skadde
- Antall hardt skadde menn er redusert med 55 % i perioden 2011-2020 sammenlignet med 2001-2010
- Ingen nedgang i antall ulykker og antall personskader totalt sett, blant kvinner fra 2001-2010 til 2011-2020
- Like mange kvinner som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



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

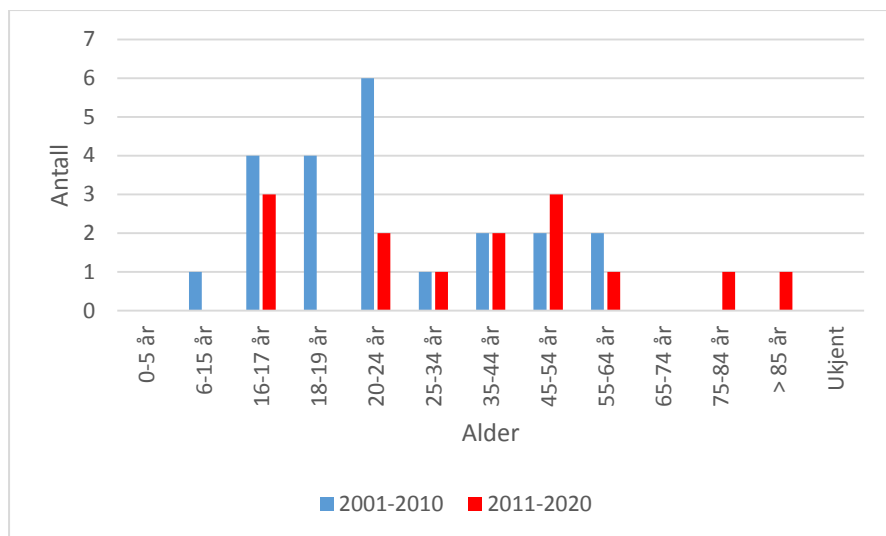
Alder:

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



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

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



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

Ulykkestyper. 85 prosent av alle ulykker på Frøya er hovedsakelig enten utforkjøring (56 %), møteulykke (18 %) eller kryssende kjøretning (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.

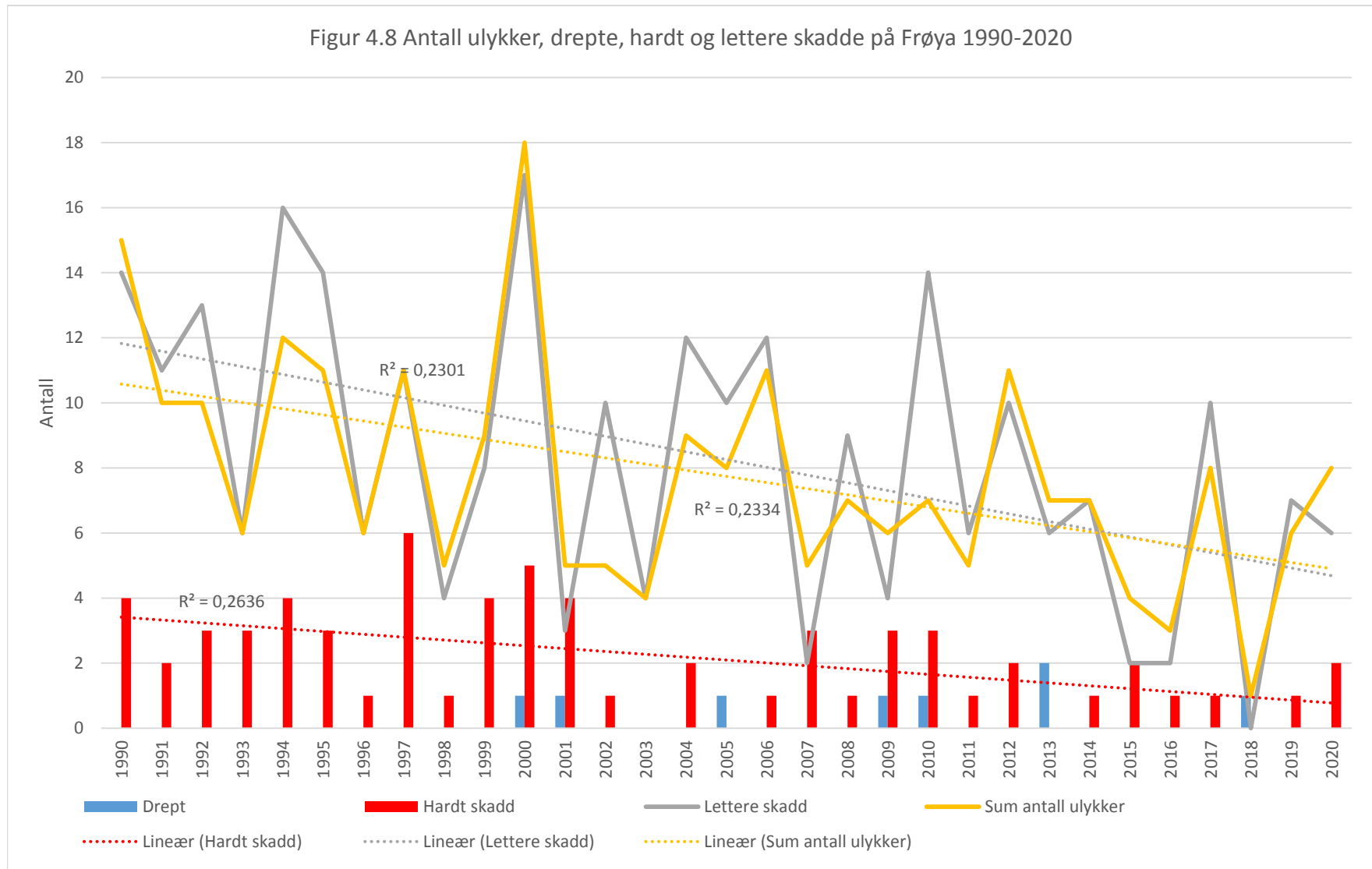
I følge rapporten ser Politiregisteret ut til å ha følgende dekningsgrad for skader etter trafikkulykker:

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

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 syklister 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. Kommunen styrker arbeidet med forebygging og behandling av rusmiddelmisbruk, blant annet misbruk av narkotiske stoffer og skadelig bruk av alkohol.

5.3 Tungbiltrafikk

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

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

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

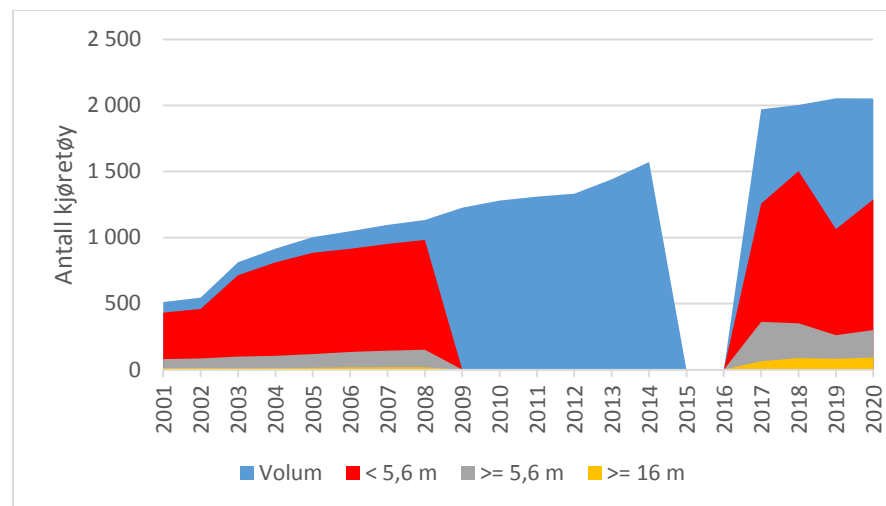
Lastebil. Kjøretøy (bil og henger) med tillatt totalvekt over 3,5 tonn eller lengde på over 5,5 m regnes som tunge kjøretøy. Avhengig av biltipe kan kjøretøykombinasjonen være opptil 60 tonn.

Kilde: Statens vegvesen

Frøya

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

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



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

Kilde: Statens vegvesen.

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

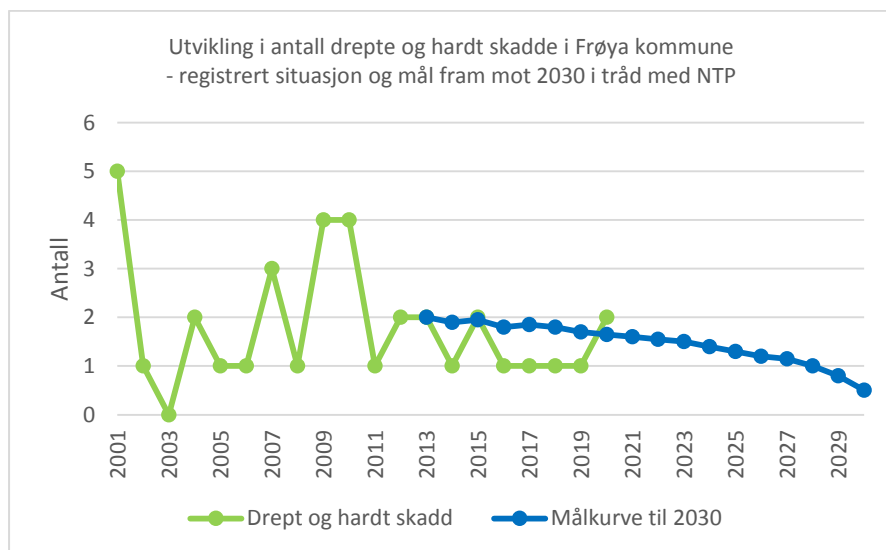
Ulykker med vogntog.. I perioden 2001-2020 ble det registrert 12 ulykker med bil for godstransport på Frøya. En av disse med drepte og hardt skadde. Det er ikke forskjell mellom årstidene. Godstransport (tung og lett bil) sto for 5,5 % av alle personskadeulykker på Frøya i perioden 2001-2020.

Kilde: Statens vegvesen, Trafikkulykkesregisteret

6. Mål og strategier for perioden 2022-2025

6.1 Målsetting

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

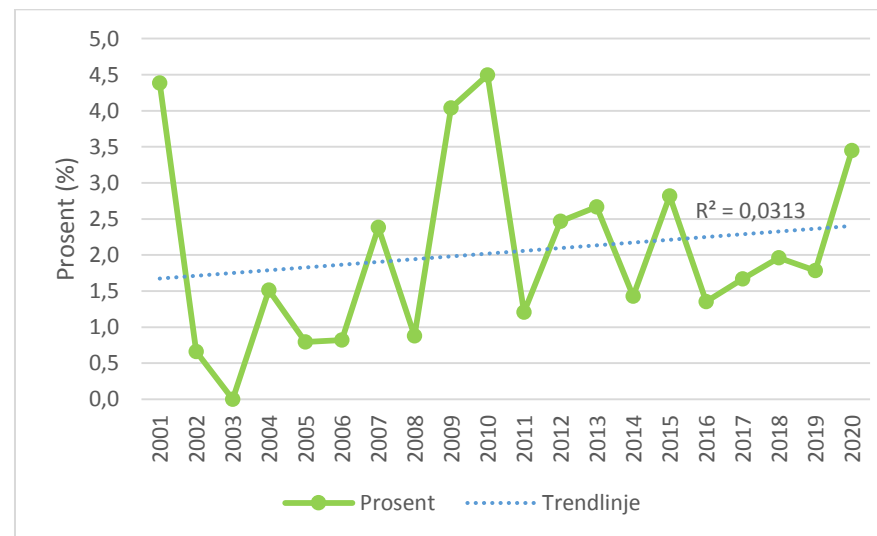


Figur 6.2. Målkurve for reduksjon i antall drepte og hardt skadde i Frøya kommune, i tråd med Nasjonal transportplan 2022-2033.

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

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

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



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

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

6.2 Strategier

I Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet 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 trafiksikker kommune

Kommunen skal gjennomføre trafiksikkerhetstiltak 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 vegeiere.

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 trafikkb belastningen 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 (materieill/kampanje gjennom Trygg Trafikk)

8.2 Befolkningsgrupper

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

8.2.1 Innsatsområde - Barn

Nasjonale mål:

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

Kommunale tiltak:

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

8.2.2 Innsatsområde – Ungdom og unge førere

Nasjonale mål:

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

Kommunale tiltak:

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

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

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

Nasjonale mål:

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

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

Kommunale tiltak:

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

8.3 Trafikantgrupper

Det er ulike utfordringer knyttet til de ulike trafikantgruppene. I Nasjonal transportplan 2022-2025 er det satt som ambisjon at målet om økt gang- og sykkeltrafikk skal nås uten at dette fører til flere drepte og hardt skadde fotgjengere og syklist. 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 syklist som bruker sykkelhjelme	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 sykkelhjelme 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 syklist (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 tilfredsstillende minstestandard i fylkeskommunal vegplan	% (2020)	% (2025)

Kommunale tiltak:

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

8.6 Systematisk og samordnet trafikksikkerhetsarbeid

Nasjonale mål:

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

Kommunale tiltak:

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

9. Økonomi

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

10. Evaluering og rullering

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

VEDLEGG 1 • HANDLINGSPLAN FYSISKE TILTAK 2022-2025

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



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

KOMMUNALE VEGER

Fra TS-plan 2016-2020:

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

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

FYLKESVEGER

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

Fra TS-plan 2016-2020

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

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

VEDLEGG 2 • TILTAK I TRAFIKKSIKKERHETSPLANEN MED ANSVARLIG FOR GJENNOMFØRING

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

Frøya kommunes rolle som skoleeier	Ansvar
Alle skolene skal innen utgangen av 2025 ha blitt godkjent som Trafikksikker skole	Kommunalsjef oppvekst
Det utvikles rutiner for sikker skoleskyss/bussvett, og etableres dialog med ansvarlig busselskap om innføring av disse rutinene i alle skolebussene	Kommunalsjef oppvekst
For å sikre størst mulig trygghet rundt skolen ved skolestart om høsten skal «Aksjon skolestart» være et fast tiltak ved alle skoler med elver på barnetrinnet	Kommunalsjef oppvekst
Skolene skal sørge for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i Kunnskapsløftet. Alle skolene med elever på mellomtrinnet skal ha lærere med kompetanse innen sykkelopplæring. Lærerne skal ha deltatt på kommunens sykkelopplæringskurs som utlyses 1 gang per 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 trafikkskade 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 prioritierungsliste for fysiske trafikksikkerhetstiltak på kommunal, og gjennomføre disse innenfor eksisterende økonomiske rammer	Kommunalsjef almenne og tekniske tjenester
Ha en prioritierungsliste for trafikksikkerhetstiltak på fylkesveg, med årlig rullering	Kommunalsjef almenne og

FRØYA KOMMUNES

TRAFIKKSIKKERHETSPLAN 2022-2025

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

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

VEDLEGG 3 • TRAFIKKSIKKER KOMMUNE

KRITERIER FOR TRAFIKKSIKKER KOMMUNE

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

- > Kommunen har forankret ansvaret for trafikksikkerhetsarbeidet hos ordfører og kommunedirektør. Delansvar kan ligge hos den enkelte etatsleder.
- > Kommunen har et utvalg med ansvar for trafikksikkerhet.
- > Kommunen har innarbeidet trafikksikkerhet i HMS/internkontrollsystemet som inneholder regler for reiser og transport i kommunens regi, og ved kjøp av transporttjenester
- > Kommunen har oppdatert oversikt over trafikkulykker i kommunen (personskadeulykker og ulykker med kun materielle skader).
- > Kommunen har en trafikksikkerhetsplan som er forankret i fylkets trafikksikkerhetsplan.
- > Kommunen har oppfylt kriteriene for den enkelte sektor (oppvekst, kultur, helse, drift, plan, HR).

VEDLEGG 4 • SKADESTATISTIKKEN

SKADDE/DREPTE PÅ VEGNETTET I FRØYA KOMMUNE 2011-2020

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

ULYKKER FORDELT PÅ MÅNED I FRØYA KOMMUNE 2011-2020

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

ULYKKESTYPER I FRØYA KOMMUNE 2011-2020

Type	Antall
Andre uhell	4
Samme kjøreretning	2
Møteulykker	6
Kryssende kjøreretning	5
Fotgjengerulykker	3
Utforkjøring	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