

Trafikksikkerhetsplan



for Osen kommune
2016 til 2019

Egengodkjent av Osen kommunestyre 07.09.16 i sak 43/16

Innhold

1. Innledning	3
1.1. Nasjonale forventninger	3
1.2. Regionale forventninger	4
1.3. Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet.....	5
2. Visjon og målsetning	6
2.1. Visjon.....	6
2.2. Mål for trafikksikkerhetsarbeidet	6
2.2.1. Hovedmål.....	6
2.2.2. Delmål.....	6
3. Registrering og problemanalyse	8
3.1. Ulykkesstatistikk	8
3.2. Utvalgets egne data om trafikksikkerhet i Osen.....	9
4. Tiltak	10
4.1. Organisatoriske tiltak.....	10
4.1.1. Trafikksikkerhet innarbeides i kommunal planlegging.....	10
4.1.2. Trafikksikkerhet i egen organisasjon	10
4.1.3. Den årlige trafikksikkerhetsbefaringen.....	10
4.2. Forebyggende tiltak	10
4.2.1. Trafikkundervisning.....	10
4.2.2. Samarbeid med foreldreorganisasjonene.....	11
4.2.3. Bruk av andre kanaler	11
4.3. Tiltak på fylkesveger	11
4.3.1. Gangfelt på FV 715 i Osen sentrum	11
4.3.2. Gang- og sykkelvei gjennom Osen sentrum.....	12
4.3.3. Nordmelandsfossen	12
4.3.4. Løsmasser i Leirsvingen.....	12
4.3.5. Avkjørsel ved Godset.....	12
4.3.6. Utvidelse av veien, Kirkbakkan	12
4.3.7. Lys på busslommer.....	12
4.3.8. Busslomme på Strand	12
4.3.9. Veglys.....	12
4.3.10. Utvidelse av vegbredden ved Nessaodden (FV1).....	12
4.3.11. Reduksjon av fartsgrensen Drageid – Sætervik (FV 5).....	12
4.4. Tiltak på kommunale veger.....	13
4.4.1. Rydding av trær og busker langs kommunale veger	13
4.4.2. Fartsdumper i boligfelt.....	13
4.5. Kontroll og overvåkning.....	13
4.5.1. Kontroller utført av Politiet	13
4.5.2. Oppfølging av uforsvarlig kjøring	13
5. Evaluering og rullering	14
5.1. Evaluering.....	14
5.2. Rullering	14
6. Budsjettmessige konsekvenser.....	15

1. Innledning

Trafikksikkerhetsplanen gir rammer for kommunens trafikksikkerhetsarbeid. Planen behandles politisk i løpet av 2016 og forutsettes å bli en del av kommuneplanens samfunnsdel.

Denne fjerde utgaven av trafikksikkerhetsplan for Osen kommune tar utgangspunkt i trafikksikkerhetsplanen for perioden 2012-2015. Planen er forankret i tilsvarende oppdaterte planer på nasjonalt og fylkeskommunalt nivå og det er hentet inn ny ulykkesstatistikk.

En del av punktene i planen for 2012-2015 har blitt gjennomført i perioden, men fortsatt gjenstår en del for at vegstandarden i Osen kommune skal bli trafikksikkerhetsmessig tilfredsstillende. De store utfordringene er først og fremst i forbindelse med forbedring av FV715.

1.1. Nasjonale forventninger

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014–2017 utarbeidet av Statens vegvesen, politiet, HelseDirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og syv storbykommuner bygger på Nasjonal transportplan (NTP) 2014–2023. Ambisjonsnivå og prioriteringer i tiltaksplanen er i samsvar med Statens vegvesens handlingsprogram 2014–2017, Strategiplan for politiets trafikkteneste 2012–2015, Trygg Trafikks strategiplan 2014–2017 og fylkeskommunenes planer for prioritering innenfor trafikksikkerhetsarbeidet og de syv storbykommunenes trafikksikkerhetsplaner.

Den store forskjellen fra tidligere planer er at fylkeskommunene og syv storbykommuner er med som sentrale aktører. Formålet med planen er å vise hvilke utfordringer vi står overfor, og hvilke tiltak som vil bli gjennomført i planperioden for å sikre at vi har stø kurs mot etappemålet i NTP om maksimalt 500 drepte og hardt skadde i 2024. Dette innebærer en halvering sammenlignet med gjennomsnittet for perioden 2008 – 2011.

Trafikkulykkene utgjør en betydelig helserisiko sammenlignet med andre samfunnsområder. **Folkehelseloven** er en innfallsvinkel til arbeidet med trafikksikkerhet hvor kommunen på bakgrunn av sin oversikt over helsetilstanden og de faktorer som kan virke inn på denne, foreslår helsefremmende og forebyggende tiltak og gir råd og uttalelser om helsemessige forhold overfor andre fagmyndigheter. Kommunenes ulykkes-forebyggende arbeid, som er forankret i og **forskrift om miljørettet helsevern**, skal også omfatte trafikksikkerhetsarbeid.

I **plan- og bygningsloven**, som gjelder fra 1. juli 2009, er samfunnsplanleggings-perspektivet styrket og tydeliggjort. Dette gjør plan- og bygningsloven til et relevant verktøy for å løse oppgaver som går på tvers av ulike sektorer, blant annet i arbeidet med trafikksikkerhetsspørsmål. Den nye loven er også en samordningslov, der formålet blant annet er å tydeliggjøre og styrke sammenhengen mellom kommuneplanens samfunnsdel, arealdel og økonomidel.

Kommunen er en stor arbeidsgiver og forbruker/kjøper av transporttjenester. Gjennom å stille krav til ansattes reiser og ved kjøp av transport kan kommunene bidra til økt trafikksikkerhet.

Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i kommunene varierer. Det er relativt få kommuner som har egne trafikksikkerhetsutvalg. I noen kommuner fungerer formannskapet som trafikksikkerhetsutvalg. Enkelte kommuner har egne utvalg med politiske representanter, mens andre igjen har lagt denne funksjonen til administrasjonen. Om lag 95 % av kommunene har utarbeidet egne trafikksikkerhetsplaner. Planenes status varierer fra temaplan og sektorplan til kommunedelplan.

Erfaringer viser at det først og fremst er de fysiske tiltakene som blir ivaretatt i planene. Bredden i tiltakene er større i kommuner hvor trafikksikkerhetsplanene har framkommet gjennom tverrsektorielt arbeid.

I **Nasjonal sykkelstrategi** og **Nasjonal gåstrategi** pekes det på at bedre tilrettelegging for syklende og gående er viktig både for folkehelse og trafikksikkerhet. Sykkelandelen blant barn og unge er redusert til fordel for transport med bil. På landsbasis er risikoen for alvorlige sykkelulykker redusert. Imidlertid utgjør fotgjengerulykker om lag 11 prosent av ulykkene med dødelig utgang i vegtrafikken. Skader ved fotgjengerulykker blir mer alvorlige ved høy fart. Det er over 80 prosent risiko for dødelig utgang for en fotgjenger som blir påkjørt av en bil med 50 km/t, mens risikoen reduseres til omtrent 10 prosent om fotgjengeren blir påkjørt av en bil med 30 km/t.

1.2. Regionale forventninger

Fylkets trafikksikkerhetsplan 2014-2017 har 0 – visjonen som «ledestjerne». Som langsiktig mål har den at ingen ungdommer mellom 15 og 24 år skal dø i trafikken i Sør-Trøndelag, og at antall drepte og hardt skadde i trafikken i Sør-Trøndelag skal reduseres med 40 % innen 2018 i forhold til gjennomsnittstall for 2010 – 2013.

Ulykkesstatistikken for Sør-Trøndelag viser at en sett under ett ikke har oppnådd ønsket effekt av trafikksikkerhetsarbeidet. Statistikken viser at ungdom mellom 15 og 24 år langt oftere er innblandet i trafikkuulykker enn resten av befolkningen – dette markante spranget har fått betegnelsen **Trollveggen**. For å snu denne trenden har Sør-Trøndelag fylkeskommune de siste årene valgt å sette fokus på det forebyggende arbeidet – og da særlig rettet mot denne aldersgruppen. Det er valgt tre aktører som kan påvirke målgruppen: **kommunen**, ungdomsskolene og media. Resonnementet bak dette, er å konsentrere den ekstra innsatsen der det er mest å oppnå.

Fylkets trafikksikkerhetsutvalg har vurdert hvordan en mest effektivt kan nå fram til målgruppen, og konkludert med at kommunen er den sentrale aktøren. Den følger innbyggerne gjennom hele livet og har på ulike måter allerede inngrep med innbyggerne generelt og målgruppen ungdom spesielt. FTU ønsker et bredere engasjement fra kommunenes side inn mot trafikksikkerhet som et helse spørsmål og dermed blir forebyggende holdningsarbeid sentralt. Det har vært en tendens til at fokus i kommunenes trafikksikkerhetsarbeid i hovedsak har vært på fysiske tiltak på veg og fysiske trafikksikkerhetsløsninger.

Gjennom å fokusere på kommunene når en alle kategorier trafikanter, fra barn til eldre, og en har kanaler til innbyggerne gjennom skole og helsevesen. Kommunen innvirker også

gjennom fysisk utforming av arealer og trafikkløsninger. I erkjennelsen av at trafikkulykker både er et folkehelseproblem og at det forebyggende arbeidet blant unge må settes i fokus er det innlysende at flere aktører enn teknisk sektor må på banen. Fylkets trafikksikkerhetsutvalg legger derfor opp til at de som har ansvar både for helse og undervisning på kommuneplan får en aktiv rolle når det gjelder forebyggende trafikksikkerhet.

1.3. Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet

Trafikksikkerhetsutvalget består av et utvidet formannskap. Utvalget består i perioden 2015 – 2019 av formannskapets medlemmer, samt Hallvar Nøss (til des. 2016) og Jarle Magne Osen, i tillegg kaller man inn andre interessenter/fagpersoner ved behov.

2. Visjon og målsetning

2.1. Visjon

Den nasjonale "nullvisjonen" er et godt utgangspunkt for arbeidet med trafikksikkerhet, også her i Osen. En visjon er noe vi må strekke oss mot og vi må vel dessverre innse at vi aldri, i alle fall ikke gjennom kommunalt planarbeid, fullstendig klarer å nå en visjon. Osen Trafikksikkerhetsutvalg ønsker derfor å fremme følgende visjon for trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen:

"Vi ønsker at Osen skal være en kommune der innbyggerne kan føle seg trygge på at det offentlige har lagt forholdene til rette, slik at sjansen for å bli utsatt for trafikkulykker som medfører død eller alvorlige personskader er redusert så mye som det til enhver tid er mulig ut fra kunnskap, ressurser og mulige virkemidler. Det skal spesielt rettes fokus mot barn i barnehager og skoler"

2.2. Mål for trafikksikkerhetsarbeidet

Mål er mer overkommelige enn visjoner og, som navnet antyder, mer målbare enn det en visjon kan være. Målene kan deles inn i hovedmål, delmål og tiltak.

2.2.1. Hovedmål

Hovedmålet med trafikksikkerhetsarbeidet må være i samsvar med visjonen for dette arbeidet. Det er heldigvis få alvorlige ulykker her i Osen. Det lave antallet alvorlige ulykker gjør at det er vanskelig å vurdere trafikksikkerhetsarbeidet i Osen ut fra statistiske tall. Derfor må vi bevisst rette trafikksikkerhetsarbeidet mot tiltak som vi, ut fra generell kunnskap, vet vil redusere skadeomfanget av de ulykkene som inntreffer.

Konkret mål for trafikksikkerhetsarbeidet

Kommunens innbyggere skal få bedre forståelse for trafikksikkerhet og derigjennom bedre atferd i trafikken

Det skal være attraktivt å gå og sykle for alle

Møte- og utforkjøringsulykker skal reduseres

2.2.2. Delmål

For å kunne styre trafikksikkerhetsarbeidet mot å oppnå hovedmålet, definerer vi også målbare delmål. Disse skal fastsettes slik at vi ut fra generell statistikk vet at man ved å oppfylle dem når læringsmål eller oppnår en reduksjon i skadeomfanget ved de ulykker som inntreffer.

Hovedmål:

Kommunens innbyggere skal få bedre forståelse for trafikksikkerhet og derigjennom bedre atferd i trafikken

Delmål:

- *Årlig trafikkopplæring i barnehage og skole, bl.a. ved 1 skoletimes opplæring i alle klasser med autorisert personell*
- *Trafikkurs for eldre, bl.a. ved pensjonistforeningens møter*

Hovedmål:

Det skal være attraktivt å gå og sykle for alle

Delmål:

- *Skille gående/syklende fra biltrafikken*
- *Redusere hastigheten der hvor gående/syklende ikke er atskilt fra biltrafikken.*

Hovedmål:

Møte- og utforkjøringsulykker skal fortsatt holdes på et minimum

Delmål:

- *Sikring/fjerning av farlig sideterreng*
- *Siktrydding.*

3. Registrering og problemanalyse

3.1. Ulykkesstatistikk

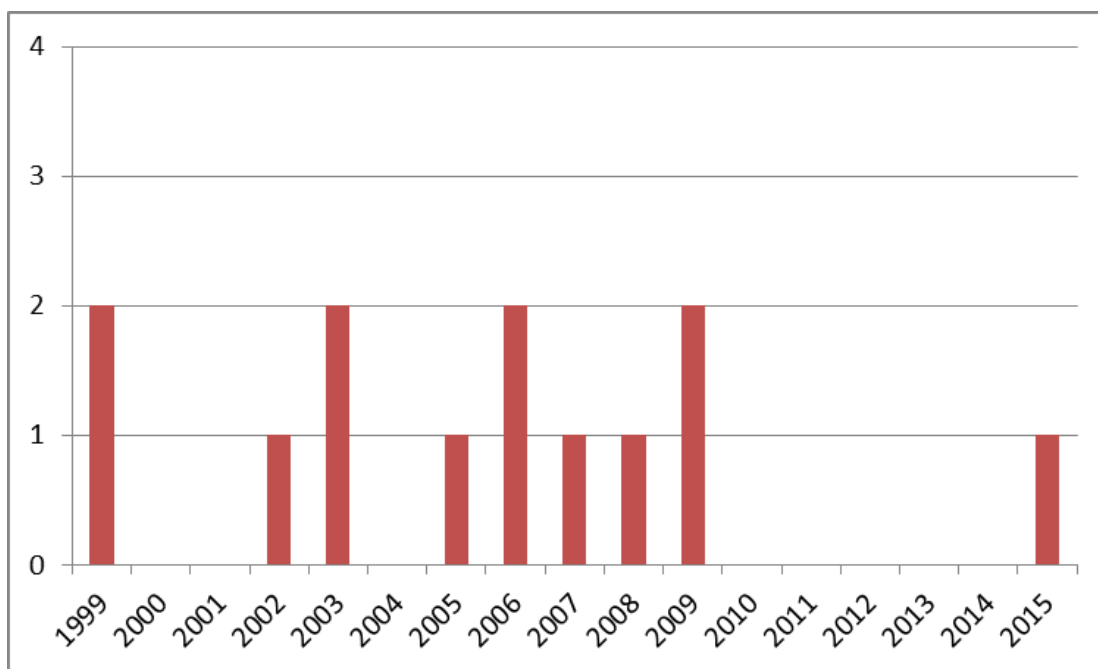
Dette kapittelet gir en oversikt over de politiregistrerte trafikkulykkene i Osen de siste 16 årene.

Når man ser på antallet registrerte trafikkulykker har det de siste 16 årene vært fra 0-2 ulykker per år (Figur 1). Totalt for årene 1999 til 2015 er det registrert 13 trafikkulykker.

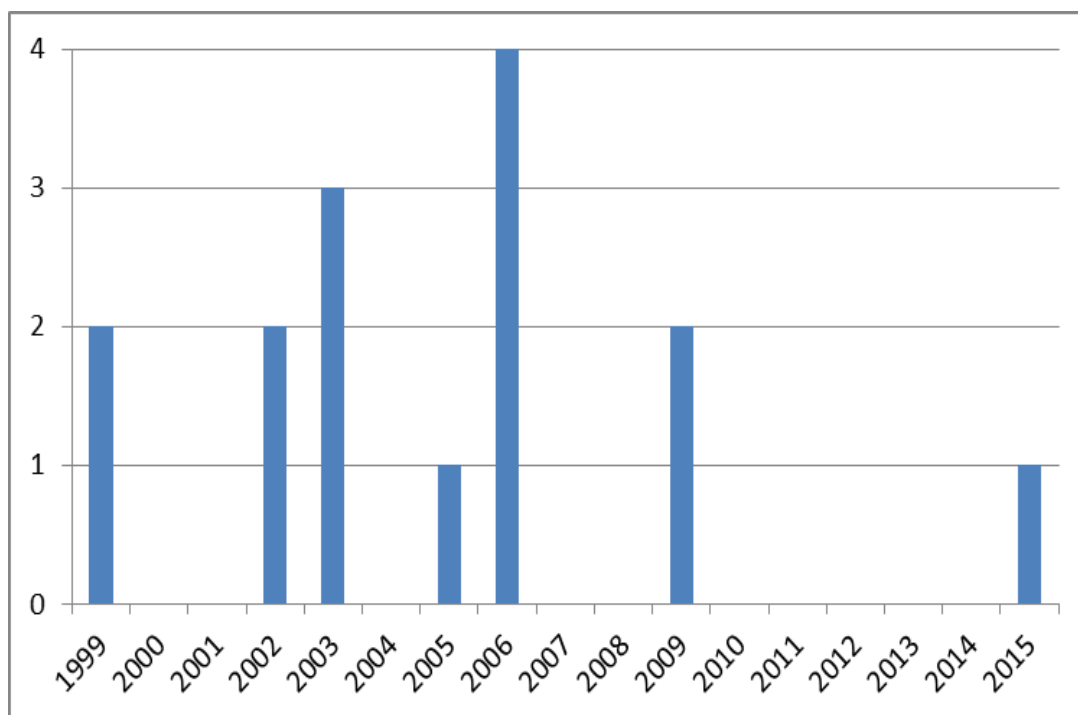
De fleste trafikkulykkene har hatt relativt lavt skadeomfang, totalt antall skadde personer i perioden er 15 (figur 2).

Det er i hovedsak bilførere og bilpassasjerer som er mest utsatt i trafikkulykker i Osen. Av de alvorlig skadde var to mopedister, en bilfører og en bilpassasjer.

Naturlig nok er det flest utforkjøringsulykker og møteulykker i Osen. De alvorligste skadene finner vi i utforkjøringsulykker og kryssulykker.



Figur 1. Antall registrerte trafikkulykker i Osen 1999 - 2015 (kilde SSB).



Figur 2. Antall skadde i trafikulykker i Osen (ingen drepte i perioden)(kilde SSB).

3.2. Utvalgets egne data om trafikksikkerhet i Osen

Utvalget har satt opp noen punkter man mener er av vesentlig betydning for trafikksikkerheten i Osen:

- Gang og sykkelveg i Osen sentrum
- Riksveg 715 er svingete, uoversiktlig og smal ved Nordmelandsfossen, samtidig som at sideterrenget er farlig. (Bratt, rett i elva, berg).
- Fylkesveg 1 forbi Nessaodden er smal og uoversiktlig, og sideterrenget er farlig.
- Skolebarn helt ned i de laveste klassene sykler til og fra skolen.
- Fortsatt fokus på bruk av sykkelhjelme på voksne syklende.
- Krysset mellom FV 715 og den kommunale vegen forbi kirken er uoversiktlig.
- Avkjørselen v/Godset og ut på FV 715 er uoversiktlig.
- Det er mange gående på strekningen FV 5 mellom Drageid og Sætervik og fartsgrensen oppleves som for høy
- I rundkjøringa ved småskolen på Strand er det et problem at foreldre går fra bilene på tomgang. Det er ulovlig og i tillegg uforsvarlig.

4. Tiltak

Kapittelet er delt inn etter hvor de forskjellige tiltakene skal settes inn og hvilke type tiltak det er snakk om. De fleste tiltakene er relatert til et eller flere av delmålene som er listet opp i kapittel 2. De enkelte tiltakene er satt opp i prioritert rekkefølge under hvert hovedavsnitt.

4.1. Organisatoriske tiltak

4.1.1. Trafikksikkerhet innarbeides i kommunal planlegging

Trafikksikkerhetsplanen er en del av kommuneplanens samfunnsdel og skal hensyntas i all kommunal planlegging.

4.1.2. Trafikksikkerhet i egen organisasjon

Kommunens egne biler skal til enhver tid ha tilfredsstillende teknisk standard. Ved kjøp av eksterne transporttjenester skal det fokuseres på trafikksikkerhet.

4.1.3. Den årlige trafikksikkerhetsbefaringen

Den årlige trafikksikkerhetsbefaringen vil også i framtiden være et viktig hjelpemiddel i trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen. Dette møtet vil være en nyttig korreks til det arbeidet som Trafikksikkerhetsutvalget driver. Til møtet skal det inviteres en representant fra Statens vegvesen, politi, FAU og elevrådene ved begge skolene.

4.2. Forebyggende tiltak

4.2.1. Trafikkundervisning

Trafikkopplæringen bør ha en fast plass i skolenes og barnehagenes undervisningsplaner, slik at barna helt fra barnehagen får informasjon og opplæring i trafikksikkerhet, tilpasset det enkelte alderstrinnets forutsetninger og hverdag. Kunnskapsløftet inneholder kompetansemål for trafikk for alle nivå i grunnskolen.

I barnehagen fokuseres det på bruk av refleks-vest og oppførsel i trafikken. I skolen er trafikkundervisningen en integrert del av samfunnsfag, naturfag og uteskole. Det fokuseres på sikkerhet på skolevei og i skolebuss, og opplæringen avsluttes med obligatorisk trafikalt grunnkurs i 10. klasse.

Trafikksikkerhetsutvalget ønsker at noe av opplæringen målrettes mot følgende punkter:

- Økt bruk av sykkelhjelmer – bruk av sykkelhjelmer reduserer i følge statistikk antall hodeskader for syklister med 60 %, og antall ansiktsskader med 40 %.
- Aldersgrense for bruk av sykkel til og fra skolen.
- Oppførsel på skolevegen/i skolebussen (herunder bilbeltebruk).

Trygg trafikk kan bidra med undervisningsmateriell og kurs for lærere/ansatte.

4.2.2. Samarbeid med foreldreorganisasjonene

Trafikksikkerhetsarbeid er i like stor grad foreldrenes ansvar, som det er skolens ansvar, og foreldrene må bevisstgjøres dette. Hver høst når det arrangeres «storforeldremøter» for skolen, og foreldremøter for barnehagene, bør en representant for politiet inviteres for å snakke litt om trafikksikkerhet. Ansvaret for dette tiltaket ligger hos skolene, barnehagene og FAU. Det er ønskelig at lensmannskontoret hjelper til med denne oppgaven. Det er ønskelig at det i dialog med foreldre fokuseres på viktigheten av å tenke trafikksikkerhet i forbindelse med fritidsaktiviteter, sikring av barn i bil, samt sikkerhet ved henting og levering.

4.2.3. Bruk av andre kanaler

Trafikksikkerhetsutvalget ønsker å benytte det kommunale meldingsbladet "Runer fra Osen" til å informere om trafikksikkerhetsarbeidet.

Det bør opprettes et samarbeid med andre organisasjoner, spesielt organisasjoner for unge og eldre, som for eksempel idrettslag, pensjonist-foreningen og ungdomsklubben. Et slikt samarbeid vil måtte avtales med de enkelte organisasjonene, og kan derfor ikke planlegges utover det at Trafikksikkerhetsutvalget i første omgang kontakter aktuelle organisasjoner. Lensmannskontoret og Statens vegvesenet vil være aktuelle samarbeidspartnere i et slikt framstøt.

Trafikksikkerhet som folkehelseproblem

Det er et mål kommunene skal erkjenne at trafikksikkerhet er et folkehelseproblem og at fokuset i lokale trafikksikkerhetsplaner gradvis skal få et sterkere forebyggende perspektiv med fokus på tiltak innen langsiktig holdningsskapende og kompetansebyggende arbeid.

Tiltak rettet inn mot ungdomsskolene

Ungdomsskolen er en arena der vi har anledning til å involvere alle ungdommer i en alder der de blir motoriserte trafikanter – også de som senere velger bort eller avslutter videregående opplæring. Det skal gjøres enkelt å ta trafikksikkerhet inn i undervisningen og etableres en erkjennelse av at trafikksikkerhet ikke bare handler om egne dager eller enkeltstående prosjekter, men må bringes tverrfaglig inn i all undervisning der det er relevant. Perspektivet må være at dette handler om å redde liv.

Trafikksikkerhetsutvalget håper at arbeidet vil bidra til å systematisere det eksisterende forebyggende arbeidet, samt at elevene i videregående skole ikke glemmes.

4.3. Tiltak på fylkesveger

Fylkesvegene ligger utenfor kommunens myndighetsområde, men de viktigste trafikksikkerhetstiltakene på fylkesvegen gjennom kommunen er likevel opplistet.

4.3.1. Gangfelt på FV 715 i Osen sentrum

Gående, deriblant barnehagebarn på tur, krysser regelmessig FV 715 ved avkjøringen til campingplassen. Krysset er svært uoversiktlig, og tiltak er nødvendig.

4.3.2. Gang- og sykkelvei gjennom Osen sentrum

Veien har blitt noe mer oversiktlig etter utretting av svingen ved Undlenda. Dette fører imidlertid til høyere fart, så det er fremdeles stort behov for gang- og sykkelvei på hele strekningen mellom Auto'n og butikken. Etter siste års bygging gjenstår nå strekningen fra krysset oppom kommunehuset, og frem til butikken.

4.3.3. Nordmelandsfossen

FV715 er trang og svingete ved Nordmelandsfossen, og spesielt på vinters tid er den trafikkfarlig. Det er fjellskjæring på oversiden og bratt helning mot elva på nedsiden av veien.

4.3.4. Løsmasser i Leirsvingen

Fjerning av løsmassene i Leirsvingen vil forbedre sikten og fjerne farlig sideterreng.

4.3.5. Avkjørsel ved Godset

Avkjørselen ved Godset er pr i dag uoversiktlig og farlig og bør utbedres.

4.3.6. Utvidelse av veien, Kirkbakkan

Vegen ned Kirkbakkan er smal, og trafikale problemer oppstår med gående og syklende på vegskulder. En utvidelse av veien gir bedre rom for trafikkavviklingen.

4.3.7. Lys på busslommer

På vinters tid kan det oppstå farlige situasjoner i og ved busslommene langs fylkesveien, samt at det kan virke «skummelt» for barn å oppholde seg ved holdeplassene. Det er derfor ønskelig å montere belysning ved alle bussholdeplassene langs fylkesveiene.

4.3.8. Busslomme på Strand

Det er ønskelig å bygge en busslomme på Strand, i tillegg til eksisterende busslomme ved skolen. For å favne flest mulig er området ved telekiosken sett på som mulig plassering.

4.3.9. Veglys

Det er ønskelig med nye veglys på to strekninger langs FV 715. Dette er fra avkjøring til skytterbanen på Åsegg, til Nylandet. Det andre strekket er fra Krommen til avkjøring Stein.

4.3.10. Utvidelse av vegbredden ved Nessaodden (FV1)

FV1 forbi Nessaodden er meget smal og uoversiktlig, og sideterrenget er farlig (bratt ned på utsiden, berg på innsiden).Prosjektet ble prioritert som nummer 1 av tiltak på fylkesveger på trafikksikkerhetsmøtet som ble arrangert av Statens Vegvesen i Osen den 01.11.2000.

4.3.11. Reduksjon av fartsgrensen Drageid – Sætervik (FV 5)

Det er ønskelig med 70- sone mellom Drageid og Angen, 50- sone mellom Angen og dagens 50- sone, og 30- sone i dagens 50- sone. Begrunnelsen for dette er at veien er mye brukt av store grupper gående til og fra Drageid i tillegg til fastboende og hyttefolk. Det ble i 2008 sendt en henvendelse til Statens vegvesen om reduksjon av fartsgrensen på strekningen, som da ble avslått. Problemet er imidlertid ikke blitt mindre siden dette.

4.4. Tiltak på kommunale veger

Hastigheten er gjerne lavere på de kommunale vegene enn på fylkesvegene. Det er derfor i hovedsak en annen type tiltak som prioriteres.

4.4.1. Rydding av trær og busker langs kommunale veger

God sikt er avgjørende for et trafikksikkert lokalmiljø. Grunneier er ansvarlig for at vegetasjonen på eiendommen ikke skaper trafikkfarlige situasjoner eller hindrer ferdsel eller vegvedlikehold. Grunneier må klippe hekk, busker og trær slik at alle trafikanter har god sikt. Dersom grunneier ikke selv fjerner vegetasjonen har kommunen ansvar for å sørge for at dette skjer.

4.4.2. Fartsdumper i boligfelt

Hastigheten på kjøretøy på kommunale veger i boligfelt bør være så lav som mulig, da man her har ganske mange «myke» trafikanter. Varig hastighetsreduksjon oppnås kun ved bruk av fysiske hindringer (fartsdumper). Det foreslås at det utredes om det bør plasseres fartsdumper i ett eller fler boligfelt.

4.5. Kontroll og overvåkning

4.5.1. Kontroller utført av Politiet

Politiet utfører regelmessig hastighetsmålinger, promillekontroller og kontroller av bilbeltebruk i nærområdet. Politiets kontrollvirksomhet er i utgangspunktet etatens eget ansvarsområde, og de mest trafikkerte strekningene prioriteres.

Trafikksikkerhetsutvalget mener at tilstedeværelse har stor forebyggende effekt, og ønsker på den bakgrunn hyppigere besøk i Osen utenfor normal arbeidstid. Det er også ønskelig med flere kontroller på Seter hvor det ofte oppleves at 50- grensen ikke respekteres.

4.5.2. Oppfølging av uforsvarlig kjøring

Lensmannen ønsker å bli orientert dersom det observeres uforsvarlig kjøring i Osen. Observasjonene kan gjerne dokumenteres med bilde eller video. Personer som utviser farlig adferd i trafikken vil bli fulgt opp og prioritert ved kontroller.

5. Evaluering og rullering

5.1. Evaluering

Det skal ved årsskiftet innhentes informasjon som gir grunnlag for utarbeidelse av en årsmelding for trafikksikkerhetsarbeidet i Osen. Årsmeldingen skal ha følgende innhold:

- Statistikk over trafikksikkerhetsutvalgets møter og behandlede saker
- Referat fra den årlige trafikksikkerhetsbefaringen
- Gjennomført forebyggende arbeid i barnehage og skole
- Gjennomførte fysiske tiltak
- Gjennomførte politikontroller
- Eventuelle andre trafikksikkerhetstiltak
- Oppdatert tiltaksliste

5.2. Rullering

Dette er Osen kommunes fjerde rullering av trafikksikkerhetsplanen. Planen har status som delplan til kommuneplanens samfunnsdel. Behov for ny rullering vedtas i forbindelse med lovpålagt utarbeidelse av kommunal planstrategi etter valg av nytt kommunestyre.

6. Budsjettmessige konsekvenser

Nye trafikksikkerhetstiltak på fylkesveg dekkes i sin helhet av fylkeskommunen. Nye tiltak på kommunale veger forutsetter en kommunal egenandel på 40 %. Det gjelder for godkjente søknader i forbindelse med "Aksjon skoleveg".

Fysiske trafikksikkerhetstiltak må innarbeides i investeringsbudsjettet i tråd med trafikksikkerhetsplanens prioriteringsrekkefølge.

Nr.	Tiltak	Totalkostnad	Budsjettår
1	Siktrydding langs kommunale veger	Drift	Løpende
2	Lys på busslommer	100 000	2017
3	Busslomme på Strand	300 000	2017
4	Fartsdumper i boligfelt	20 000	2017
5	Veglys på 2 strekker	1 000 000	2019