

Trafikksikkerhetsplan



for Osen kommune
2025 til 2028

Godkjent av Osen trafikksikkerhetsutvalg 20.01.25 i sak 03/25

Innhold

1. Innledning	4
1.1. Nasjonale forventninger	4
1.2. Regionale forventninger	5
1.3. Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet.....	6
2. Visjon	7
2.1. Mål for trafikksikkerhetsarbeidet	7
2.1.1. Hovedmål	7
2.1.2. Delmål	7
3. Registrering og problemanalyse	9
3.1. Ulykkesstatistikk	9
3.2. Utvalgets egne data om trafikksikkerhet i Osen.....	10
4. Tiltak	11
4.1. Organisatoriske tiltak.....	11
4.1.1. Trafikksikkerhet innarbeides i kommunal planlegging.....	11
4.1.2. Trafikksikkerhet i egen organisasjon	11
4.1.3. Den årlige trafikksikkerhetsbefaringen.....	11
4.2. Forebyggende tiltak	11
4.2.1. Trafikkundervisning.....	11
4.2.2. Samarbeid med foreldreorganisasjonene.....	12
4.2.3. Bruk av andre kanaler	12
4.3. Tiltak på fylkesveger	12
4.3.1. Utvidelse av vegbredden ved Nesaodden (FV 6300).....	12
4.3.2. Gang- og sykkelvei Auto'n til Nordvika.....	13
4.3.3. Utvidelse gang- og sykkelvei på Strand	13
4.3.4. Bredeutvidelse FV 715 Øksvikneset	13
4.3.5. Ny busslomme ved kommunehuset	13
4.3.6. Opphøyd fortau fra p-plass ved skolen til utebarnehagen	13
4.3.7. Rydding av trær og busker langs fylkesveger	13
4.3.8. Etablering av gangfelt/fotgjengerovergang i krysset ved Strand skole	13
4.3.9. Veglys på enkelte strekninger av FV 715	13
4.3.10. Reduksjon av fartsgrensen Drageid – Sætervik (FV 6304).....	13
4.3.11. Gang- og sykkelvei Nordvika til Sundakrysset	14
4.4. Tiltak på kommunale veger.....	14
4.4.1. Rydding av trær og busker langs kommunale veger	14
4.4.2. Fartsdumper i boligfelt.....	14
4.4.3. Gatebelysning kommunale veier	14
4.4.4. Bedret belysning ved skole og barnehage	14
4.4.5. Bedret parkering/innkjørsel til utebarnehagen	15
4.4.6. Bredeutvidelse av Strandveien på Vingsand.....	15
4.5. Kontroll og overvåkning	15
4.5.1. Kontroller utført av Politiet	15
4.5.2. Oppfølging av uforsvarlig kjøring	15
5. Evaluering og rullering	16
5.1. Evaluering.....	16
5.2. Rullering	16
6. Budsjettmessige konsekvenser	17

1. Innledning

Trafikksikkerhetsplanen gir rammer for kommunens trafikksikkerhetsarbeid. Planen ble politisk vedtatt 20. februar 2025 og er en kommunedelplan.

Denne sjette utgaven av trafikksikkerhetsplan for Osen kommune tar utgangspunkt i Nasjonal transportplan 2025-2036 for perioden 2025-2028. Planen er forankret i tilsvarende oppdaterte planer på nasjonalt og fylkeskommunalt nivå og det ble hentet inn ny ulykkesstatistikk.

En god del av punktene i planen for 2020-2023 har blitt gjennomført i perioden. Dette gjelder eksempelvis veilys på enkelte kommunale veier (tiltak 4.4.3), flytting av 60 sone ved utebarnehagen (tidligere tiltak 4.3.10), samt vurdering/utredning om utplassering av fartshumper på kommunale veger i boligfelt (tiltak 4.4.2). Men fortsatt gjenstår en del for at trafikksikkerheten i Osen kommune er på ønsket nivå.

De største trafikksikkerhetsmessige utfordringene er knyttet til FV 715. Dette er ikke en kommunal vei, og Osen kommune vedtar ikke tiltakene selv.

Viktige tiltak som gjenstår er utbedring av veien ved Øksvikneset mellom Sørjer og Brattjer, samt veien ved Nesaodden mellom Høvika og Høvikskaret. Dette er veistykker hvor trafikksikkerheten ikke er tilfredsstillende.

1.1. Nasjonale forventninger

I Meld. St. 14 (2023-2024) **Nasjonal transportplan 2025-2036**, presenterer Samferdselsdepartementet nye og forsterkede tiltak for å øke transportsikkerheten. Nasjonal transportplan 2025-2036 (NTP) har som mål at ingen skal omkomme eller bli hardt skadd i transportsektoren (nullvisjonen).

Regjeringen vil intensivere arbeidet for å nå nullvisjonen, og har som etappemål i planperioden at det i 2030 maksimalt skal være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte. Dette innebærer nesten en halvering i antall drepte sammenlignet med ulykkestallene for 2024 (90 drepte). Målet er at ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050.

For å oppnå nullvisjonen vil regjeringen forsterke innsatsen i trafikksikkerhetsarbeidet innen kontroll og håndheving, kampanjevirkosomhet og målrettede mindre infrastrukturtiltak på strekninger med særlig dokumentert trafikksikkerhetsbehov. Regjeringen vil øke bruken av automatisk trafikkontroll og gjennomføre regelverksendringer for å motvirke uønsket trafikkfarlig adferd på vei. I planperioden vil regjeringen også vurdere forbud mot varslingstjenester som reduserer effektiviteten av politiets kontrollvirkosomhet på vei, og videreføre målrettet innsats rettet mot særskilte ulykkestyper og særlig utsatte trafikantgrupper.

Nullvisjonen¹ har siden den ble fastsatt av Stortinget i 2001 bidratt til et systematisk arbeid med sikkerhet i transportsektoren. Nullvisjonen er grunnlaget for alt transportsikkerhetsarbeid i Norge, og den innebærer at transportsystemet, transportmidlene og regelverket skal utformes slik at disse fremmer sikker adferd og i størst mulig grad bidra til at menneskelige feilhandlinger ikke fører til alvorlige skader. Visjonen om et transportsystem der ingen blir drept eller hardt skadd, er fortsatt det overordnede målet.

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 **forskriften om miljørettet helsevern**, skal også omfatte trafikksikkerhetsarbeid.

I **plan- og bygningsloven**, 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. 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 kommunen bidra til økt trafikksikkerhet.

I samarbeid med fylkeskommunene har Trygg Trafikk utarbeidet godkjenningsordningen *Trafikksikker kommune*². En godkjenning som *Trafikksikker kommune* innebærer at kommunen må forplikte seg til å arbeide systematisk med trafikksikkerhet i alle relevante sektorer innenfor sitt ansvarsområde. Per november 2024 er 187 kommuner godkjent som *Trafikksikker kommune*, Osen kommune er foreløpig ikke godkjent som *Trafikksikker kommune*. I den kommende planperioden bør dette vurderes videre.

1.2. Regionale forventninger

Etter vegtrafikklovens § 40a har fylkeskommunen et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket. Samferdselsavdelingen seksjon veg i Trøndelag fylkeskommune har i samarbeid med Statens vegvesen, utarbeidet en delstrategi for trafikksikkerhet for perioden 2019-2030³. Den følger nasjonale føringer, og har nullvisjonen som overordnet mål. Trafikksikkerhetsarbeidet skal bidra til at risikoen for at ulykker skjer og at konsekvensene når de skjer, minimaliseres.

Delstrategi trafikksikkerhet skal bidra til å operasjonalisere og konkretisere de føringer som er lagt i Trøndelagsplanen og samferdselsstrategien innenfor området trafikksikkerhet. Fylkeskommunen skal implementere kravene til «*trafikksikker fylkeskommune*», og derigjennom legge til rette for målrettet arbeid med trafikksikkerhet i alle funksjoner og

¹ Nasjonal transportplan 2025–2036, kap.8

² <https://www.tryggtrafikk.no/trafikksikker-kommune/>

³ Trøndelag fylkeskommune – Delstrategi trafikksikkerhet 2019-2030/Delstrategi for veg 2019-2030

roller. Man skal aktivt søke kunnskap i lokale og nasjonale trafikksikkerhetsfaglige miljøer, skape arenaer for slik utveksling, og arbeide for å formidle kunnskap og kompetanse i egen organisasjon, og mellom fylkeskommunen, fagmiljøer og kommuner i fylket. Fylkeskommunen ønsker å bruke de videregående skolene som arena for aktivt og målrettet arbeid for å bevisstgjøre og forberede ungdommen i trygg og sikker trafikantadferd.

Delstrategi veg kobles i planarbeidet sammen med delstrategi trafikksikkerhet, hvor trafikksikkerhet ligger inne i veg-strategiene, både når det gjelder vegbygging og bygging av gang og sykkelstier. I tillegg legges det opp til å hente ut felles synergier mellom folkehelsearbeid og trafikksikkerhetsarbeid. Det samme gjelder for trafikksikker skoleskyss og kollektivtrafikk.

1.3. Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet

Trafikksikkerhetsutvalget består av et utvidet formannskap.

Utvalget består i perioden 2025 – 2028 av formannskapetets medlemmer, samt representant fra Veidekke. Osen kommunes politikontakt inviteres også til møter i trafikksikkerhetsutvalget.

Andre interessenter/fagpersoner kalles inn til utvalget ved behov.

2. 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 trafikksikker 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 unge trafikanter.»

2.1. Mål for trafikksikkerhetsarbeidet

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

2.1.1. 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 og nestenulykkene som inntreffer.

Konkret mål for trafikksikkerhetsarbeidet

1. *Kommunens innbyggere skal få bedre forståelse for trafikksikkerhet og derigjennom bedre atferd i trafikken.*
2. *Det skal være attraktivt å gå og sykle for alle.*
3. *Møte- og utforkjøringsulykker skal reduseres.*

2.1.2. Delmål

For å kunne styre trafikksikkerhetsarbeidet mot å oppnå hovedmålet, definerer vi også delmål.

Konkret hovedmål 1:

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*

Konkret hovedmål 2:

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*

Konkret hovedmål 3:

Møte- og utforkjøringsulykker skal fortsatt holdes på et minimum

Delmål:

- *Sikring/fjerning av farlig sideterreng*
- *Siktrydding*
- *Montering av rekkverk*

3. Registrering og problemanalyse

3.1. Ulykkesstatistikk

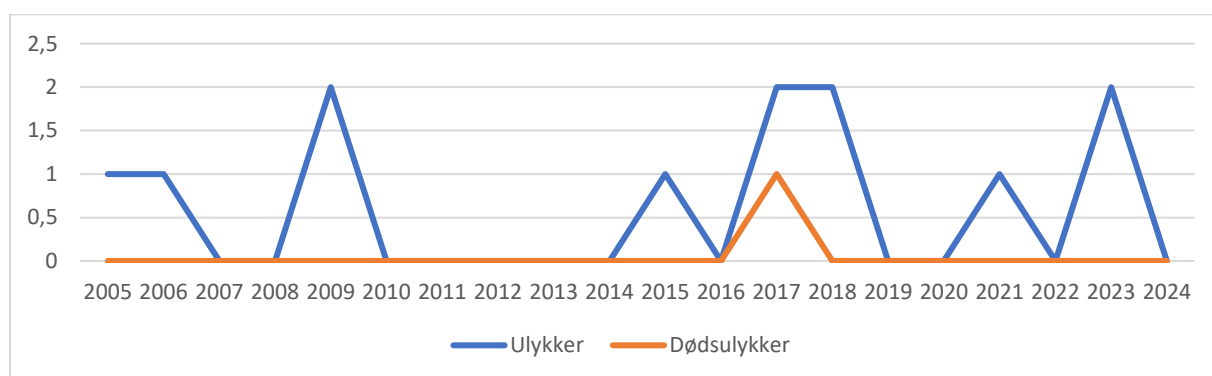
Dette kapittelet gir en oversikt over trafikkulykker i Osen de siste 20 årene. Antallet registrerte trafikkulykker i Osen, har det de siste 20 årene vært fra 0-2 ulykker per år (Figur 1). Totalt for årene 2005 til 2024 er det registrert 12 trafikkulykker, hvorav 1 dødsulykke.

De fleste trafikkulykkene har hatt relativt lavt skadeomfang. Totalt antall lettere skadde personer i perioden er 13, 1 hardt skadd og 1 drept (Figur 2).

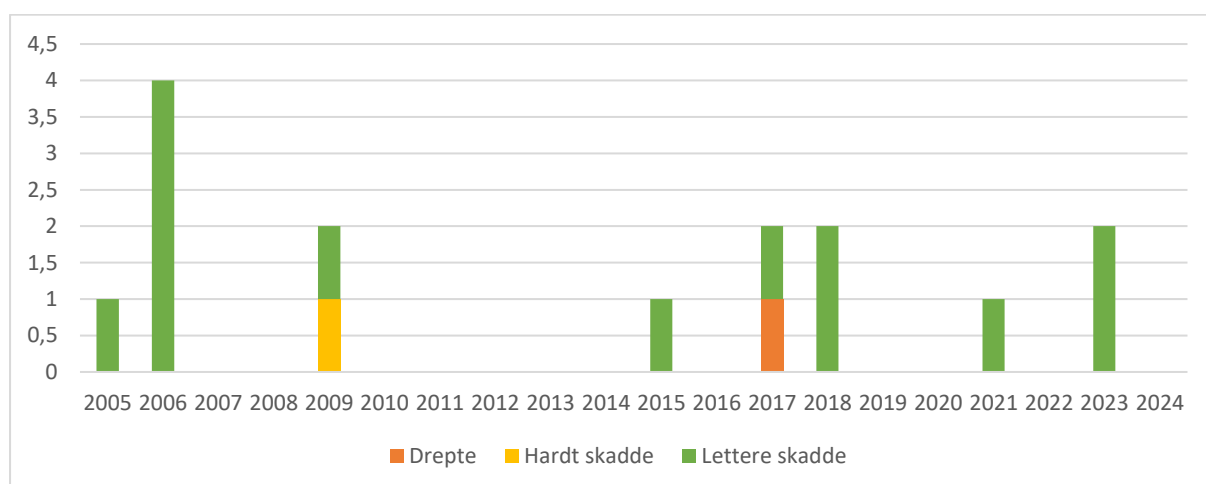
Det er i hovedsak bilførere og bilpassasjerer som er mest utsatt i trafikkulykker i Osen.

De alvorligste skadene finner vi i utforkjøringsulykker og kryssulykker.

Figur 1. Antall registrerte trafikkulykker i Osen 2005 - 2024 (Kilde: SSB)⁴



Figur 2. Antall skadde og drepte i trafikkulykker i Osen 2005 - 2024 (Kilde: SSB)⁵.



⁴ 10209: Drepte eller skadde i trafikkulykker, etter region, måned og statistikkvariabel. Statistikkbanken (ssb.no)

⁵ Ibid

3.2. Utvalgets egne data om trafikksikkerhet i Osen

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

- Fylkesveg 6300 forbi Nesaodden er smal og uoversiktlig, og sideterrenget er farlig, samt at det er dårlig veggrunn på deler av strekningen.
- Gang og sykkelveg fra Auto'n til Nordvika
- Endre breddeutvidelse (gang- og sykkelvei) på Strand (Sundet til Sandviksberget og Ungdomshuset til Strandakrysset) til adskilt gang- og sykkelvei.
- Utbedring av FV 715 forbi Øksvikneset. Veien er smal, og det har allerede vært en alvorlig ulykke på stedet.
- Rydding av trær og busker langs veg (kommunale og fylkeskommunale)
- Tilrettelegging slik at skolebarn kan sykle trygt til og fra skolen, herunder gatebelysning på kommunale veier.
- Etablere fartshumper på kommunale veier, og evaluere tiltaket i planperioden.
- Søkelys på bruk av sykkelhjelmer og refleksest på voksne syklende.
- Arbeide med fartsreduserende tiltak på FV 6304 ved Drageid leirskole.
- Fartsdempende tiltak i bebyggelsen på Seter
- Etablere gang- og sykkelvei fra Nordvika til Sundet.

4. Tiltak

Kapittelet er delt inn etter hvor de forskjellige tiltakene skal settes inn og 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 settes søkelys på trafikksikkerhet.

4.1.3. Den årlige trafikksikkerhetsbefaringen

Det er ønskelig med en årlig trafikksikkerhetsbefaring. Dette vil også i framtiden være et viktig hjelpemiddel i trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen. Dette møtet vil være nyttig for det arbeidet som Trafikksikkerhetsutvalget driver. Til møtet skal det inviteres en representant fra Veidekke, politi, FAU, Ungdomsrådet og Rådet for eldre og mennesker med funksjonsnedsettelse.

Det er ønskelig at den årlige trafikksikkerhetsbefaringen legges til høstens møte i trafikksikkerhetsutvalget. De involverte i befaringsen, skal i forkant bes om innspill til prioritert sted for befaringsen.

4.2. Forebyggende tiltak

4.2.1. Trafikkundervisning

Trafikkopplæringen bør ha en fast plass i skolens 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 settes søkelys på sikkerhet på skolevei og i skolebuss, og hvis det tilbys eget fag på trafikkundervisning, skal det tilstrebes at opplæringen avsluttes med obligatorisk trafikk grunnkurs i 10. klasse.

Trafikksikkerhetsutvalget ønsker at noe av opplæringen rettes mot følgende punkter:

- Økt bruk av sykkelhjelmer – bruk av sykkelhjelmer reduserer ifølge statistikk antall hodeskader for syklister med 60 %, og antall ansiktsskader med 40 %.
- 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. Når det arrangeres «storforeldremøter» for skolen, og foreldremøter for barnehagene, bør en representant fra politiet inviteres for å snakke litt om trafikksikkerhet. Ansvaret for dette tiltaket ligger hos skolen, barnehagen og FAU. Det er ønskelig at politiet hjelper til med denne oppgaven.

Det bør, i dialog med foreldre settes søkelys 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 kommunens hjemmeside samt sosiale medier til å informere om trafikksikkerhetsarbeidet.

Det bør opprettes et samarbeid med 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. Politiet og fylkeskommunen vil være aktuelle samarbeidspartnere i et slikt framstøt.

Trafikksikkerhet som folkehelsetiltak

Trafikksikkerhet er en del av kommunens folkehelsetiltak og fokuset i lokale trafikksikkerhetsplaner skal gradvis få et sterkere forebyggende perspektiv med søkelys 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 for aktiv påvirkning inn mot riktig instans.

4.3.1. Utvidelse av vegbredden ved Nesaodden (FV 6300)

FV 6300 forbi Nesaodden er meget smal og uoversiktlig, og sideterrenget er farlig (bratt ned på utsiden, berg på innsiden), samt med dårlig veggrunn.

4.3.2. Gang- og sykkelvei Auto`n til Nordvika

Det er i de senere år bygd mye gang- og sykkelvei i Osen sentrum, men fortsatt gjenstår strekningen fra Auto`n til Nordvika, som i stor grad nyttes av gående/syklende. Det vil være et mål å få bygd ut også denne strekningen, slik at man som myk trafikant kan ferdes trygt på hele strekningen i Osen sentrum.

4.3.3. Utvidelse gang- og sykkelvei på Strand

På Strand er det på strekningene Sundakrysset til Sandviksberget og Enerhaugveien til Strandakrysset tilrettelagt for gående og syklende gjennom en breddeutvidelse av veien.

Denne løsningen har over tid vist seg å ikke være tilstrekkelig mtp sikkerhet for gående og syklende. Det er derfor ønskelig at gang- og sykkelvei i større grad skilles fra fylkesveien.

4.3.4. Breddeutvidelse FV 715 Øksvikneset

FV 715 ved Øksvikneset er smal, og sideterrenget er farlig. Det er bratt ned på utsiden (ned mot sjøen) og berg på innsiden. To større biler (lastebiler tilsv.) som møtes der, vil mulig medføre en alvorlig ulykke.

4.3.5. Ny busslomme ved kommunehuset

Busslommen ved kommunehuset er plassert slik at bussen må kjøre inn på parkeringsplassen til kommunehuset/sykeheimen. Særlig er dette krevende i den mørke årstiden, hvor det kommer folk på jobb samtidig som barn skal på skolen. Ny busslomme/nye busslommer bør på plass i direkte tilknytning til veien (FV 715).

4.3.6. Opphøyd fortau fra p-plass ved skolen til utebarnehagen

Opphøyd fortau mellom skolen og utebarnehagen vil gi vesentlig økt trafikksikkerhet for både skole- og barnehagebarn som ferdes i skole-/barnehagetiden.

4.3.7. Rydding av trær og busker langs fylkesveger

Det er ønskelig med en gjennomgang av siktforholdene langs fylkesvegene i kommunen, samt utbedring av siktforholdene der dette er nødvendig, gjennom skogrydding

4.3.8. Etablering av gangfelt/fotgjengerovergang i krysset ved Strand skole

Det er ønskelig å forlenge gang/sykkelmuligheten fra Vingsandveien og til Peter Hepsøs vei. Etablering av gangfelt/fotgjengerovergang i krysset (sør-østre side av krysset, fra «Trekanten til og over Strandaveien). Samtidig må det tilrettelegges for gange/sykling fra avkjørsel Sorgenfriveien til Strandaveien.

4.3.9. Veglys på enkelte strekninger av FV 715

Det er ønskelig med nye veglys på tre strekninger langs FV 715. Dette er fra avkjøring til skytterbanen på Åsegg, til Nylandet. Det andre strekket er fra Krommen til avkjøring Stein og til sist, ved Melhus boligfelt.

4.3.10. Reduksjon av fartsgrensen Drageid – Sætervik (FV 6304)

Strekningen Drageid - Seter er en veistrekning hvor trafikkmengden har økt betraktelig siden veien ble bygget. I store deler av skoleåret, og delvis i sommerferie perioden er det aktivitet på Drageid Leirskole. Her er det skolebarn på og ved siden av veien i Drageidområdet. En gang i uka er det en marsj for alle barna fra Seter til Drageid (Drageidmarsjen). Her er det på det meste cirka 100 barn som starter å gå.

Før/etter avkjørselen til Drageid leirskole er det skiltet med «Skole». Mellom disse skiltene er det en prioritet å få satt ned hastigheten. Fylkeskommunen er rette til å vurdere eventuell befaring før hastighetsnedsettelse besluttet.

Det er ønskelig med nedsatt hastighet til 70 km/t fra Drageid til første ferist. På grunn av hyttefeltet med mye trafikk hele året er det derfor ønskelig med vurdering av ytterligere nedsettelse til 50 km/t helt fra første ferist og til krysset med den kommunale veien til skolen. Fra der ønskes en vurdering av fartsgrensesone på 30 km/t i hele området.

I forbindelse med gjennomføring av Drageidmarsjen, er det sterkt ønskelig med midlertidig nedsatt hastighet. Det skal arbeides med å finne en praktisk løsning på dette.

4.3.11. Gang- og sykkelvei Nordvika til Sundakrysset

Det er i de senere år bygd mye gang- og sykkelvei i Osen sentrum.

Som et fremtidig trinn i sikring av gående og syklende, er det ønskelig med utbygging av gang- og sykkelvei som binder sammen Osen sentrum og Strand.

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 trafikksikre 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 etableres fartsdumper på flere kommunale veier. Denne ordningen skal evalueres innen 2 år etter etableringen.

4.4.3. Gatebelysning kommunale veier

På flere kommunale veier ferdes barn til fra skole/skolebuss om morgen og ettermiddag, samtidig som det er en del trafikk. For å øke trafikksikkerheten for barna, er det behov for gatebelysning. I første omgang gjelder dette Liansveien, Lauvåsveien, Hansengveien og Steinsveien.

4.4.4. Bedret belysning ved skole og barnehage

Utebelysningen ved Strand skole (P-plass, busstopp, gangfelt mv.) er ikke tilfredsstillende for å ivareta trafikksikkerheten på ønskelig nivå. Her er det behov for mer belysning.

4.4.5. Bedret parkering/innkjørsel til utebarnehagen

Det er behov for bedret parkering/innkjørsel til barnehagen for å ivareta trafikksikkerheten til barn og voksne.

4.4.6. Breddeutvidelse av Strandveien på Vingsand

Det er ønskelig med en breddeutvidelse av Strandveien på Vingsand, fra krysset med Vingsandveien til minimum avkjørsel til Jens Jensens vei. Veien er smal, og det ferdes en del barn til fots/sykkel som er utsatt ved trafikk langs veien. Utvidelsen kan gjøres på sjøsiden av veien, på grunn som eies av Osen kommune.

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

Politiet 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
- Eventuelle andre trafikksikkerhetstiltak
- Oppdatert tiltaksliste

5.2. Rullering

Dette er Osen kommunes siste oppdaterte trafikksikkerhetsplan. Planen har status som delplan til kommuneplanens samfunnsdel. Planen søkes rullert årlig, med oppdateringer på lukkede tiltak og eventuelle nye identifiserte trafikksikkerhetstiltak.

6. Budsjettmessige konsekvenser

Nye trafikksikkerhetstiltak på fylkesveg skal i sin helhet dekkes av fylkeskommunen.

Tiltak på kommunale veier kan både helfinansieres av kommunen eller kommunen mottar noe støtte fra fylkeskommunen.

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