

Trafikksikkerhetsplan



for Osen kommune
2020 til 2023

Godkjent Osen kommunestyre 18.12.19 i sak 83/19
Første gangs rullering Osen trafikksikkerhetsutvalg 10/9 – 2020
Andre gangs rullering Osen trafikksikkerhetsutvalg 25/08 - 2022

Innhold

1. Innledning	3
1.1. Nasjonale forventninger	3
1.2. Regionale forventninger	5
1.3. Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet.....	5
2. Visjon	6
2.1. Mål for trafikksikkerhetsarbeidet	6
2.1.1. Hovedmål.....	6
2.1.2. 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.....	10
4.2.3. Bruk av andre kanaler	11
4.3. Tiltak på fylkesveger	11
4.3.1. Utvidelse av vegbredden ved Nesaodden (FV 6300).....	11
4.3.2. Bredeutvidelse FV 715 Øksvikneset	11
4.3.3. Ny busslomme ved kommunehuset	12
4.3.4. Opphøyd fortau fra p-plass ved skolen til utebarnehagen	12
4.3.5. Gang- og sykkelvei Auto'n til Nordvika.....	12
4.3.6. Rydding av trær og busker langs fylkesveger	12
4.3.7. Busslomme på Strand	Feil! Bokmerke er ikke definert.
4.3.8. Veglys.....	12
4.3.9. Reduksjon av fartsgrensen Drageid – Sætervik (FV 6304).....	12
4.3.10. Reduksjon av fartsgrensen ved utebarnehagen (flytting av 60 sone)	12
4.4. Tiltak på kommunale veger.....	12
4.4.1. Rydding av trær og busker langs kommunale veger	13
4.4.2. Fartsdumper i boligfelt.....	13
4.4.3. Gatebelysning kommunale veier	13
4.4.4. Bedret belysning ved skole og barnehage	13
4.4.5. Bedret parkering/innkjørsel til utebarnehagen	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 ble politisk vedtatt 18. desember 2019 og er en del av kommuneplanens samfunnsdel.

Denne femte utgaven av trafikksikkerhetsplan for Osen kommune tar utgangspunkt i trafikksikkerhetsplanen for perioden 2016-2019. 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 2016-2019 har blitt gjennomført i perioden, men fortsatt gjenstår en del for at vegstandarden i Osen kommune skal bli trafikksikkerhetsmessig tilfredsstillende. De største utfordringene i forbindelse med FV 715 er gjennomført i siste planperiode, gjennom Fosenvegene AS. Samtidig gjenstår det utbedringsbehov som det må arbeides med kommende år. Øksvikneset mellom Sørjer og Brattjer, samt veien ved Nesaodden mellom Høvika og Høvikskaret er eksempel på veistykker hvor trafikksikkerheten ikke er akseptabel.

1.1. Nasjonale forventninger

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022–2025 (TFT 2022-2025), utarbeidet av Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og åtte storbykommuner bygger på Nasjonal transportplan (NTP) 2022–2033. TFT 2022-2025 bygger på ambisjoner og overordnede prioriteringer i NTP. Videre er prioriteringene i samsvar med aktørenes interne styringsdokumenter, der de mest sentrale er Statens vegvesens gjennomføringsplan 2022-2027 (33), politiets strategidokument «Forebygging som politiets hovedstrategi 2021-2025», Trygg Trafikks handlingsplan 2022-2023, fylkeskommunenes planer for prioritering innenfor trafikksikkerhetsarbeidet og de åtte storbykommunenes trafikksikkerhetsplaner.

Nullvisjonen¹ har siden den ble fastsatt av Stortinget i 2001 bidratt til et systematisk arbeid med sikkerhet i transportsektoren. Visjonen om et transportsystem der ingen blir drept eller hardt skadd, er fortsatt det overordnede målet.

Formålet med tiltaksplanen er å presentere et omforent og bredt spekter av faglig forankrede tiltak, i tillegg til å styrke samarbeidet mellom de sentrale trafikksikkerhetsaktørene. Tiltakene i tiltaksplanen skal sikre at vi har stø kurs mot etappemålet i Nasjonal Transportplan (NTP) om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, hvilket innebærer en reduksjon på om lag 60 % sammenlignet med gjennomsnittet for perioden 2012 – 2015.

Tiltaksplanen har valgt ut 15 ulike innsatsområder, som skal vies spesiell oppmerksomhet i planperioden. Det gjelder 1) *Fart* 2) *Rus* 3) *Beltebruk og riktig sikring av barn* 4) *Uoppmerksomhet* 5) *Barn (0-14 år)* 6) *Ungdom og unge førere* 7) *Eldre trafikanter* 8) *Gående og syklende* 9) *Motorsykkel og moped* 10) *Godstransport på vei* 11) *Møteulykker og utforkjøringsulykker* 12) *Drift og vedlikehold* 13) *Bruk av ny teknologi* i

¹ Nasjonal transportplan 2022–2033, kap.7

trafikksikkerhetsarbeidet 14) Trafikksikkerhetsarbeid i private og offentlige virksomheter og 15) Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget.

Innenfor hvert innsatsområde er det angitt et ambisjonsnivå, enten i form av konkrete mål for tilstandsutviklingen fram til 2026, eller i form av en overordnet formulering som peker ut retningen og ambisjonen for innsatsen innenfor området. Beskrivelsen av ambisjonsnivå følges opp av en samlet omtale av aktørenes planlagte trafikksikkerhetsinnsats. Hvert av innsatsområdene avsluttes med en oppsummering av tiltak som det legges opp til at vil bli fulgt opp gjennom planperioden (oppfølgingstiltak).

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**, kunngjort 27. juni 2008, 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 trafikksikkerhets spørsmål. 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 ikke alle kommuner som har egne trafikksikkerhetsutvalg. Enkelte kommuner har egne utvalg med politiske representanter, mens andre igjen har lagt denne funksjonen til administrasjonen. 220 av kommunene har per 2017 godkjente trafikksikkerhetsplaner. Det var et nasjonalt mål at innen 1/1 – 2022 skulle 125 kommuner være godkjent som *trafikksikker kommune*². Dette målet ble oppnådd på nasjonalt nivå³. Osen kommune er ikke godkjent som *trafikksikker kommune*. Hvorvidt Osen kommune skal arbeide med dette som mål bør vurderes før neste revisjon av trafikksikkerhetsplanen.

En godkjenning som *trafikksikker kommune* innebærer at kommunen må forplikte seg til å arbeide systematisk med trafikksikkerhet i alle relevante sektorer innenfor sitt ansvarsområde. For mange kommuner er det nødvendig med en ny måte å organisere trafikksikkerhets-arbeidet på, og et langt bredere fokus.

I den årlige resultatoppfølgingen vil det også bli sett nærmere på utviklingen i antall kommuner med kommunale trafikksikkerhetsplaner og omfanget av kommuner som er re-godkjent som *trafikksikker kommune*.

² Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021, Kap. 9.2.1

³ <https://www.tryggetrafikk.no/opplaering/trafikksikker/godkjente-kommuner/ygg-Trafikk>

Føringer fra ny nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025 må ytterligere innarbeides i Osen kommunes trafikksikkerhetsplan ved neste rullering.

1.2. Regionale forventninger

Trøndelag fylkeskommune har fastsatt en delstrategi for trafikksikkerhet for perioden 2019-2023⁴. Den følger nasjonale føringer, og har nullvisjonen som overordnet mål.

Fylkeskommunen har et viktig ansvar etter vegtrafikkloven for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket. Trafikksikkerhetsarbeidet skal bidra til at risikoen for at ulykker skjer og at konsekvensene når de skjer, minimaliseres.

Fylkeskommunen skal implementere kravene til «trafikksikker fylkeskommune», og derigjennom legge til rette for målrettet arbeid med trafikksikkerhet i alle funksjoner og 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 som tema 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 skoleskysst og kollektivtrafikk.

1.3. Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet

Trafikksikkerhetsutvalget består av et utvidet formannskap. Utvalget består i perioden 2019 – 2023 av formannskapets medlemmer, samt representant fra Statens Vegvesen. Andre interessenter/fagpersoner kalles inn til utvalget ved behov.

⁴ Trøndelag fylkeskommune – Delstrategi trafikksikkerhet 2019-2030

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 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”.

2.1. 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 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.

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 2002 til 2021 er det registrert 13 trafikkulykker, hvorav 1 dødsulykke.

De fleste trafikkulykkene har hatt relativt lavt skadeomfang. Totalt antall lettere skadde personer i perioden er 15, hardt skadde er 2 og 1 er drept. (Figur 2).

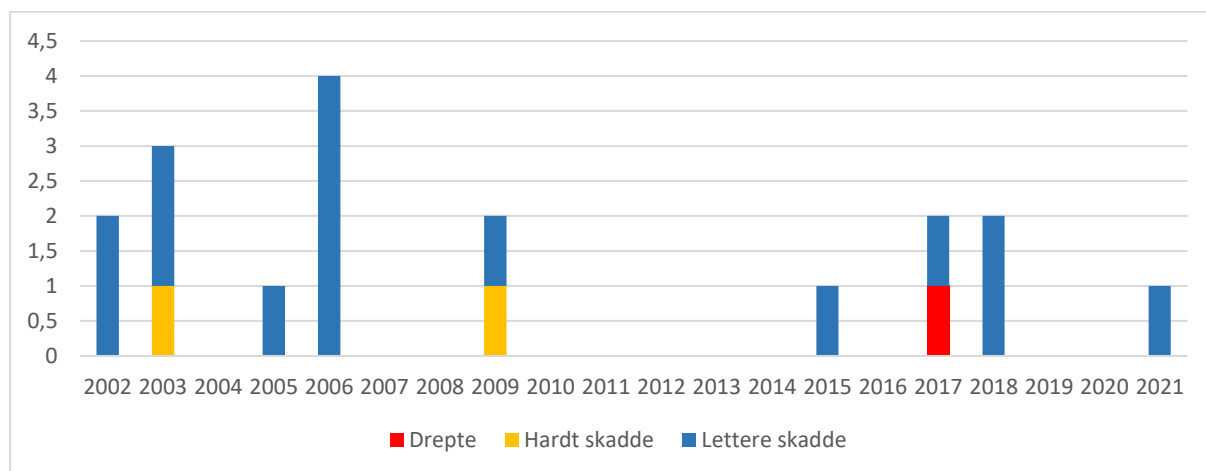
Det er i hovedsak bilførere og bilpassasjerer som er mest utsatt i trafikkulykker i Osen.

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 2002 - 2021 (Kilde: SSB)⁵



Figur 2. Antall skadde og drepte i trafikkulykker i Osen 2002 - 2021 (Kilde: SSB)⁶.



⁵ 12044: Personer drept eller skadd i veitrafikkulykker, etter statistikkvariabel, region og år. Statistikkbanken (ssb.no)

⁶ 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.
- 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)
- Gang og sykkelveg fra Auto`n til Nordvika
- Tilrettelegging slik at skolebarn kan sykle trygt til og fra skolen (herunder gatebelysning på kommunale veier, og utredning om det er hensiktsmessig med fartsdumper i boligfelt).
- Søkelys på bruk av sykkelhjelme og refleksest på voksne syklende.
- Arbeide med fartsreduserende tiltak på FV 6304 ved Drageid leirskole.
- Fartsdempende tiltak i bebyggelsen på Seter

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 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 settes søkelys på sikkerhet på skolevei og i skolebuss, og hvis det tilbys eget fag på trafikkundervisning, skal opplæringen avsluttes med obligatorisk trafikalt 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 for politiet inviteres for å snakke litt

om trafikksikkerhet. Ansvaret for dette tiltaket ligger hos skolene, barnehagene 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 det kommunale meldingsbladet "Runer fra Osen" og kommunens hjemmeside, samt sosiale medier til å informere om trafikksikkerhetsarbeidet.

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

Trafikksikkerhet som folkehelseiltak

Trafikksikkerhet er en del av kommunens folkehelseiltak 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. 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.

4.3.3. 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).

4.3.4. 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.

4.3.5. 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.

4.3.6. 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

4.3.7. 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.

4.3.8. 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.

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

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 leirskole, som årlig har over 8000 overnattingsdøgn, i tillegg til fastboende og hyttefolk. Det ble i 2018 sendt en henvendelse til Statens vegvesen om reduksjon av fartsgrensen på strekningen, som da ble avslått. Problemet er imidlertid ikke blitt mindre siden dette.

4.3.10. Reduksjon av fartsgrensen ved utebarnehagen (flytting av 60 sone)

Av hensyn til barnehagebarn, både i barnehagetiden, men og ved henting/levering, er det ønskelig å få flyttet oppstart 50- sone lengre opp i bakken ovenfor utebarnehagen.

4.4. Tiltak på kommunale vegger

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 flere boligfelt. Kommunen skal også initiere og arbeide for lokalt engasjement for at velforeninger/beboere etablerer veilys i «sine» boligfelt.

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 belyst 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 overvåking

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.