



Trafikksikkerhetsplan

2018 - 2022



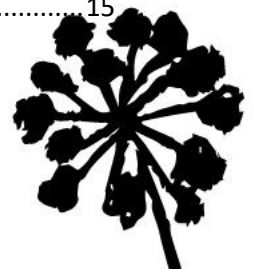
Vedtatt i formannskapet 12.02.2018





Innhold

1	Innledning.....	3
1.1	Bakgrunn	3
1.2	Planprosess.....	4
2	Målsetting	4
2.1	Kjernen i 0-visjonen:.....	5
3	Deltakelse og medvirkning.....	5
3.1	Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet.....	5
3.1.1	Kommunen	5
3.1.2	Lensmannen	6
3.1.3	Trøndelag fylkeskommune.....	6
3.1.4	Statens vegvesen.....	6
3.1.5	Trygg Trafikk	6
3.1.6	Befolkning, vel, lag, foreninger og bedrifter	6
3.1.7	Overordnede virkemidler	7
4	Situasjonsbeskrivelse	8
4.1	Ulykkesituasjonen.....	8
4.1.1	Hvordan skjer ulykkene?	8
4.2	Hvem blir skadd?	8
5	Fakta og tall	9
5.1	Samferdsel og infrastruktur	9
6	Risiko	10
6.1	Risikogrupper	10
6.2	Forebyggende arbeid	11
6.3	Generelle problemer	11
7	Kartlegging.....	12
7.1	Befaring	12
8	Handlingsplan	14
8.1	Fysiske tiltak	14
8.2	Forebyggende/adferdsrettede tiltak	15





1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Trafikksikkerhet handler om å kunne bevege seg trygt i sitt lokalmiljø, enten man er fotgjenger, syklist eller bilist – barn, ungdom eller voksen.

Formålet med trafikksikkerhetsplanen er å samordne og øke kommunens innsats i trafikksikkerhetsarbeidet. Dette skal bidra til å gi en oversikt over behovet for trafikksikringstiltak og skal være med på å redusere antall trafikkulykker, samt gi både myke og harde trafikanter en tryggere hverdag i trafikken.

Trafikksikkerhetsarbeidet bør skje på en planmessig måte, både for å sikre størst mulig effekt av igangsatte tiltak, for å involvere de riktige samarbeidsparter og for å prioritere de mest nødvendige tiltak.

Planen skal i hovedsak sikre barn og unge en trygg skolevei. Skolebarn skal kunne gå og sykle til og fra skolen uten at det oppleves utrygt for barn og voksne. Planen har også fokus på holdningsskapende arbeid der atferd i trafikken er viktig. Dette omfatter fart, rus og bruk av sikringsmidler som blant annet reflekser, belte, osv.

Tydal kommunes trafikksikkerhetsplan for perioden 2018 – 2022 skal være et styringsverktøy for et målrettet kommunalt sikkerhetsarbeid. Planen viser hvilke tiltak som prioriteres i planperioden, samtidig som den gir grunnlag for søknad om fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler.

Et trafikksikkert vegnett er en viktig trivselsfaktor og folkehelseiltak for innbyggerne i enhver kommune, også i Tydal.

Trafikksikkerhetsplanen skal revideres hvert fjerde år og er et ledd i det kontinuerlige arbeidet som bl.a. omfatter:

- Fysiske og ikke fysiske tiltak (overvåkning, opplæring og holdningsskapende aktiviteter)
- Tiltak med kort og langt tidsperspektiv
- Tiltak rettet mot faktisk og følt risiko

Kommunen har et ansvar for å samordne arbeidet med trafikksikkerhet i kommunen. Målet er å stimulere til økt innsats, spesielt mot tiltak for å sikre barnas skoleveg.

For fylkesveger har kommunen en viktig rolle ved å fremme forslag til tiltak og påvirke de ansvarlige myndighetene. Trafikksikkerhet er et nasjonalt prioritert område, og det er avsatt statlige midler for tilskudd. Planens forslag til tiltak bygger på innspill fra bl.a. barn/foreldre i skole, barnehage, foreninger, busselskap, trafikanter samt utvalgte egne registreringer.





1.2 Planprosess

Trafikksikkerhetsplan for Tydal 2018-2022 er en rullering/oppdatering av gjeldende plan fra 2002-2005, med oppdatering av målsettinger og tiltak.

Arbeidet med revisjon av trafikksikkerhetsplanen er ledet av Trafikksikkerhetsutvalget i Tydal kommune. I forbindelse med utarbeidelse av planutkastet vil det bli annonsert om at det ønskes innspill fra alle berørte parter i Tydal, i tillegg til dette vil planen bli annonsert i avisen og lagt ut til høring på kommunens hjemmesider.

Etter høringen vil planen bli tatt opp til ny behandling i trafikksikkerhetsutvalget før endelig politisk behandling. Trafikksikkerhetsplan for Tydal kommune skal være en levende plan. Det er derfor viktig å merke seg at det er behov for innspill i forhold til trafikksikkerhet kontinuerlig gjennom hele planperioden, både når det gjelder små og store tiltak.

Trafikksikkerhetsplanen skal rulleres minimum en gang hvert 4. år. Dette vil være naturlig med bakgrunn i endringene av de økonomiske rammene, som vil legge visse føringer også på trafikksikkerhetsarbeidet. Utfordringen er å sette av ressurser nok til å ivareta de problemstillinger det pekes på. Det er gjennom gode tilskuddsordninger lagt til rette for at trafikksikkerhetsplanen kan ivaretas på en tilfredsstillende måte. Skal trafikksikkerhetsarbeidet lykkes må ressurser øremerkes formålet. Tydal kommunes trafikksikkerhetsplan for perioden 2018 – 2022 skal være et styringsverktøy for et målrettet kommunalt sikkerhetsarbeid.

Kommunestyret har ansvar for tildeling av budsjett, noe som er et viktig virkemiddel i trafikksikkerhetsarbeidet.

2 Målsetting

Målsetting med det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet er at det ikke skal skje ulykker med skadde eller drepte på veiene i Tydal.
--

Tydal kommune skal tilstrebe en mest mulig trafikksikker hverdag for alle aldersgrupper gjennom et aktivt trafikksikkerhetsarbeid.

Kommunen erkjenner at ikke alle virkemidler som er nødvendige i arbeidet for å nå dette målet, er virkemidler kommunen har direkte styring med. Dette må ikke bli en unnskyldning for handlingslammelse, men snarere en inspirasjon til å la trafikksikkerhet inngå i alt trafikkrelatert arbeid kommunen setter i gang. Målet for arbeidet med denne planen bør være 0-visjonen som sier at vi skal ha 0 skadde og drepte i trafikken. Nullvisjonen er en visjon om et transportsystem som ikke fører til død eller livsvarig skade. Samfunnet kan ikke akseptere et system som krever ca. 250 menneskeliv hvert år. Vi må erkjenne at det er menneskelig å gjøre feil, og at ulykker vil forekomme også i framtiden, men en menneskelig feilhandling skal ikke føre til død eller livsvarig skade.





2.1 Kjernen i 0-visjonen:

- Mennesket er unikt og uerstattelig og tap av menneskeliv i trafikken skal ikke aksepteres.
- Vegsystemet må utformes ut fra menneskets forutsetninger. Vi har en begrenset tåleevne og mestringsevne og dette må ligge til grunn for utformingen av veisystemet.
- Vi må erkjenne at det er menneskelig å gjøre feil og at ikke alle ulykker kan forhindres. Vi må forebygge tap av liv og helse gjennom å begrense skadene i de ulykkene som vi ikke kan forhindre. Myndigheter og trafikanter må ta et felles ansvar for trafiksikkerheten.

Vi har en visjon



NULLVISJONEN

3 Deltakelse og medvirkning

Innspillmuligheter er gitt ved annonsering på kommunens hjemmeside. Bred medvirkning til planen er med på å sikre at de trafiksikkerhetsutfordringene som kommunen står ovenfor forsøkes løst. I tillegg skaper aktiv deltakelse og medvirkning engasjement samtidig som kommunens befolkning får et større eierforhold til planen. Engasjerte innbyggere og konstruktive tilbakemeldinger bidrar til en helhetlig plan som fremhever de sikkerhetstiltak som er nødvendige for at trafikken i Tydal skal bli tryggere og at planen skal nå sitt mål om å være en kommune der trafikkulykker ikke skjer.

3.1 Organisering av trafiksikkerhetsarbeidet

Den samlede trafiksikkerhetsinnsatsen i Tydal kommune skjer innenfor en rekke områder. Mange ulike instanser har ansvar for både konkrete fysiske tiltak, forebyggende tiltak, holdningsskaping, opplæring og kontroll.

De mest sentrale aktørene i trafiksikkerhetsarbeidet i Tydal er:

3.1.1 Kommunen

Teknikk og miljø har ansvar for prosjektering, byggherreansvar og bygging av infrastruktur for samferdsel; drift og vedlikehold. I tillegg har etaten ansvar for offentlig planlegging herunder å; utarbeide kommuneplanens arealdel, kommunedelplaner, offentlige reguleringsplaner og utrede ulike tema knyttet til transport og arealbruk. Etaten har også ansvar for behandling av private planforslag, fradelingsaker, byggesaker, seksjoneringsaker og kart- og delingsforretninger. Oppvekstetaten har ansvar for forebyggende trafiksikkerhetsarbeid, opplæring og holdningsskapende tiltak. I barneskolen gjelder dette opplæring i trafikkatferd, sykkelbruk, hjelmbruk, refleks osv. På ungdomstrinnet fokuseres det på allmenn trafikkunnskap. Dette gir verdifull innsikt i hvordan barn og unge opplever trafiksituasjonen i kommunen. Forebygging av skader og ulykker er også en viktig del av det kommunale folkehelsearbeidet. I folkehelseoversikten fra Tydal kommune 2016 er trafiksikkerhet trukket fram som en viktig utfordring for folkehelsen.





3.1.2 Lensmannen

Lensmannen i Selbu og Tydal har ansvaret for overvåkning og kontroll av trafikken og trafikksikkerheten i sitt distrikt. Fartskontroller utøves i samarbeid med utrykningspolitiet. I samarbeid med skolene og barnehagene driver lensmannen også forebyggende arbeid og opplæring.

3.1.3 Trøndelag fylkeskommune

Fylkeskommunen har hovedansvar for overordnet planlegging og drift av lokal og regional rutetransport. Som følge av forvaltningsreformen har fylkeskommunen fra 1. januar 2010 fått et betydelig økt ansvar for drift og investering av vegnettet i fylket. For om lag 80 % av det overordna vegnettet er fylkeskommunen nå vegeier.

Fylkeskommunen er tilskudds- og takstmyndighet, ansvar for skoleskyss og tilrettelagte transporttjenester, saker etter yrkestransportloven som for eksempel løyvemyndighet for ervervsmessig person- og godstransport, samt transportberedskap.

Fylkeskommunen har sitt eget Trafikksikkerhetsutvalg FTU (fylkets trafikksikkerhetsutvalg) som holder kurs for kommunene, utarbeider fylkets trafikksikkerhetsplan og fordeler midler til trafikksikkerhetstiltak.

3.1.4 Statens vegvesen

Statens vegvesen forvalter riks- og fylkesvegnettet på vegne av vegeier, Sør-Trøndelag fylkeskommune. Fra 1.1.2018: Trøndelag fylkeskommune.

Statens vegvesen har kompetanse på ulykkesanalyse, opplæringstiltak, holdningsskapende tiltak, kjøretøytekniske tiltak og fysiske tiltak. Statens vegvesen har også ansvar for gjennomføring av trafikksikkerhetsinspeksjoner (TS-inspeksjon) av ulykkesutsatte strekninger. Andre viktige oppgaver for vegetaten er blant annet kjøretøykontroll, førerprøver og føreropplæring, trafikantrettledning, kampanjer og informasjon.

3.1.5 Trygg Trafikk

Trygg Trafikk er en landsomfattende uavhengig organisasjon for det frivillige trafikksikkerhetsarbeidet og skal fungere som et bindeledd mellom de frivillige aktørene og de offentlige myndighetene som har ansvaret for trafikksikkerheten.

Trygg Trafikk arbeider for å oppnå best mulig trafikksikkerhet for alle trafikantgrupper og er en pådriver i trafikksikkerhetsarbeidet. Organisasjonen har videre et særlig ansvar for at trafikkopplæring og informasjon om trafikksikkerhet blir gjennomført som et ledd i en samordnet innsats mot trafikkulykkene.

Trygg Trafikk sine arbeidsområder omfatter i hovedtrekk:

- Gi trafikkfaglig og pedagogisk bistand til barnehager, skoler og foreldre for å sikre at trafikkopplæring og trafikkoppdragelse blir best mulig
- Spre informasjon om trafikksikkerhet til ulike målgrupper
- Være bindeleddet mellom det frivillige trafikksikkerhetsarbeidet og myndighetene
- Være en aktiv pådriver i trafikksikkerhetsarbeidet overfor beslutningstakere og myndigheter

3.1.6 Befolkning, vel, lag, foreninger og bedrifter

Engasjement fra lokalbefolkningen er viktig. Gjennom henvendelser fra enkeltpersoner, vel, lag, foreninger og bedrifter får kommunen nødvendige innspill i trafikksikkerhetsarbeidet.

Et sted/område kan oppleves som utrygt selv om det ikke har inntruffet noen ulykker der. Slike steder er det viktig at kommunen får informasjon om.





3.1.7 Overordnede virkemidler

Viktige konkrete trafikksikkerhetstiltak som fysisk fartsdemping, kampanjer og kontroller, får gjerne størst oppmerksomhet og er best kjent blant folk flest. Det er likevel viktig å peke på at trafikksikkerhet i stor grad også er et resultat av overordnede forhold:

- Lov og regelverk (regulering av trafikksystemet med mer.)
- Organisatoriske forhold (ansvarsfordeling stat/fylke/kommune/organisasjoner)
- Økonomiske forhold (avgifter med mer.)
- Planlegging (vegplaner, areal- og transportplaner)

De tre første punktene er i stor grad et nasjonalt anliggende, der sentrale myndigheter legger føringer som til enhver tid også gjelder for Tydal.

Loverk	Bestemmelser om
Vegtrafikkloven	Aktsom adferd Trafikkregulering Fartsgrenser Trafikkontroll Skilting Krav til kjøretøy
Plan- og bygningsloven	Kommuneplaner Reguleringsplaner
Forurensningsloven	Forskrifter angående trafikkstøy og utslipp fra kjøretøyer
Folkehelseloven	Systematisk og tverrfaglig ulykkesforebyggende arbeid
Trafikkregler	Regelsett for opplærings- og kontroll-virksomhet Rikspolitiske retningslinjer for barn og unge Pålegger kommunene å ta hensyn til denne befolkningsgruppen ved planer og tiltak innen trafikkforhold

Planer	Innhold
Norsk Vegplan	Fastlegger de økonomiske rammene og hvilke trafikksikkerhetstiltak som skal prioriteres
Fylkesplan for Trøndelag	Inneholder kapitler om trafikksikkerhet
Trafikksikkerhetsplanen for Trøndelag	Fastlegger mål og tiltak for trafikksikkerhets-arbeidet i Trøndelag
Oversikt over helsetilstanden i Tydal	
Trøndelag fylkeskommunes folkehelseplan	

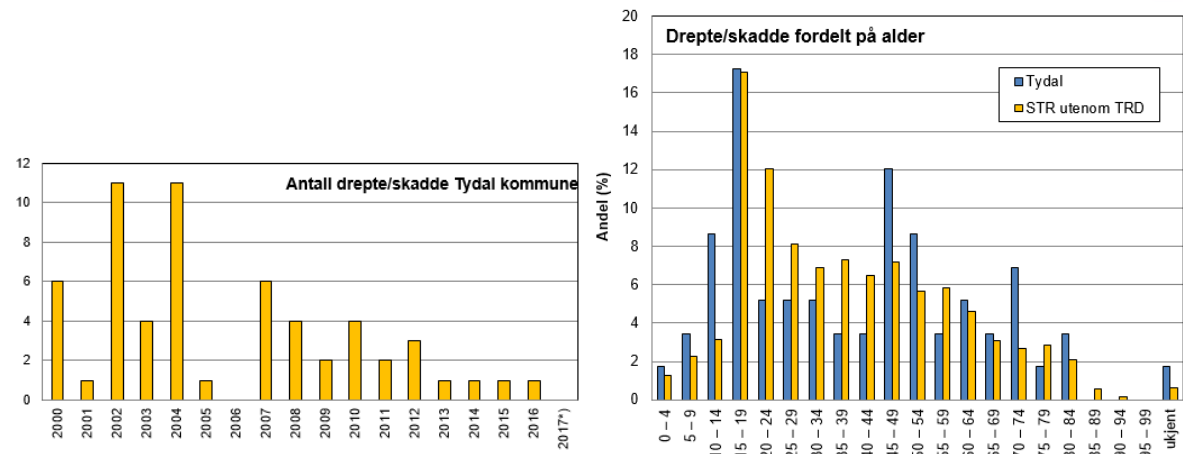




4 Situasjonsbeskrivelse

4.1 Ulykkessituasjonen

I løpet av de siste 10 – 15 årene har trafikkbildet i Tydal endret seg radikalt. Tungtransport har i større grad blitt en del av trafikken igjennom bygda, persontrafikken har fulgt samme utvikling og veinettet har i samme tidsrom ikke blitt utbedret. Til tross for økende trafikk har antall ulykker og antall drepte/skadede gått ned, noe som er veldig positivt og som viser at risikoen er redusert for ulykker.



4.1.1 Hvordan skjer ulykkene?

Den klart største gruppen ulykker er enulykker/utforkjøring. Dette kan skyldes flere ting, men den mest sannsynlige sammenhengen er nok høy fart, ofte kombinert med flere andre faktorer slik som føreforhold, kjøreferdigheter osv. Statens vegvesens ulykkesanalysegrupper (UAG) har analysert samtlige dødsulykker nasjonalt siden 1. januar 2005. Resultatene viser at for høy fart har vært en sannsynlig medvirkende årsak til 48 prosent av dødsulykkene.

4.2 Hvem blir skadd?

På landsbasis er det ungdommer i alderen 15 – 24 år som i gjennomsnitt er mest utsatt for trafikkuulykker, denne aldersgruppen er helt klart overrepresentert i forhold til gruppens andel av befolkningen. Det har siden begynnelsen av 90-tallet vært en svak, men jevn reduksjon av antall ulykker og antall drepte/skadede personer i vegtrafikken, denne reduksjonen finner vi ikke igjen i aldersgruppen 15 – 24 år, i denne aldersgruppen har tallet på drepte og hardt skadede vært stabilt.

Aldersgruppen 15-19 år er overrepresentert i ulykkesstatistikken for Tydal. Det er i tråd med fylket for øvrig. Aldersgruppen 20-24 år har høye tall på fylkesnivå, men her er det lavt i Tydal. Tydal har en noe høyere andel i de «godt voksne» aldersgruppene. I henhold til ulykkesstatistikken var det i 2006-2016 registrert 16 ulykker med totalt 25 enheter innblandet. Bare 6-8 av disse enhetene var fra Tydal. I samme periode ble det i hele Norge registrert 14 ulykker med Tydalinger innblandet. Bare 4 av disse ulykkene skjedde i Tydal kommune.





5 Fakta og tall

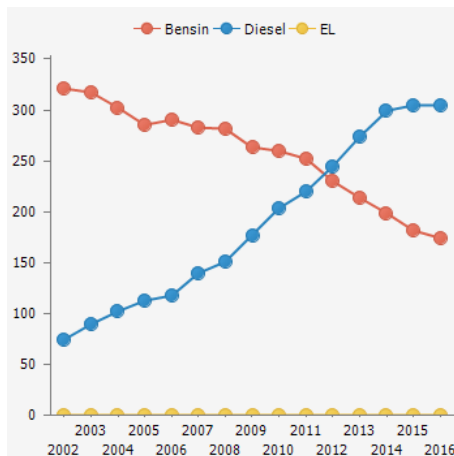
5.1 Samferdsel og infrastruktur

Det er totalt ca. 50 km fylkesveger og 28 km kommunale veger i Tydal kommune. I tillegg til dette kommer private veger og gang- og sykkelveger.

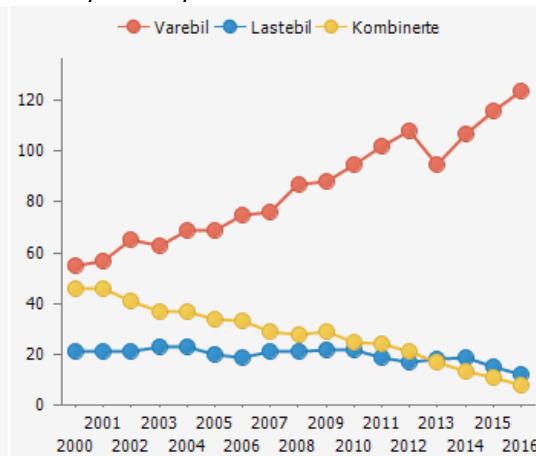
I et videre regionalt perspektiv (Trøndelag), er Tydal avhengig av å få styrket kollektivtilbudet på vei, men også å få en vesentlig bedre standard på veinettet, spesielt på Fv. 705.

Det er 486 registrerte personbiler i Tydal pr 2016, i 2000 var samme tall 398. Gjennomsnittlig kjørelengde pr kjøretøy var 14096 km i 2015. Gjennomsnittlig kjørelengde har gått noe ned de seneste årene mens antall biler har blitt flere.

Personbiler



Vare-/kombi-/lastebiler

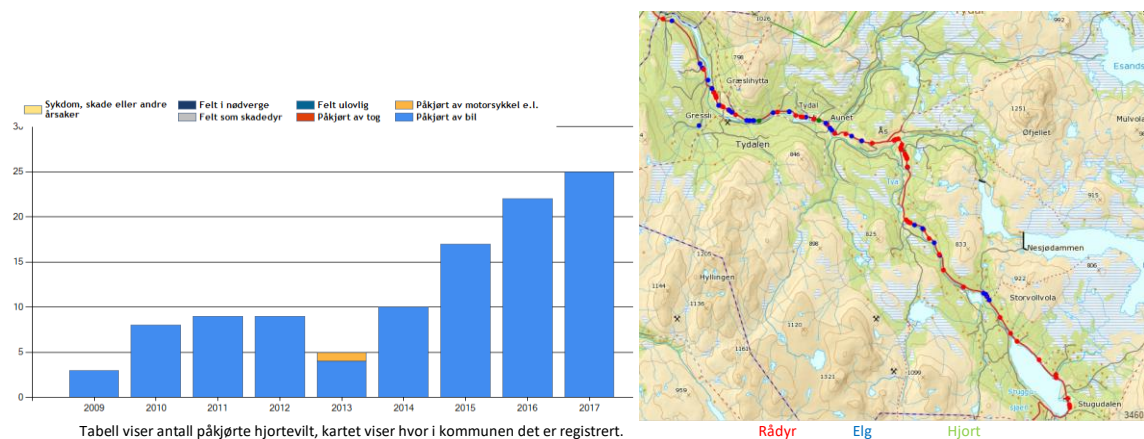


Dagens utvikling tyder på at trafikken langs Fv705 vil være i økning fremover, helt i tråd med det som ellers er trenden i Trøndelag. Rekreasjonstrafikken fra sentrale strøk rundt Trondheim til hytteområdene i Tydal er betydelig og relativt jevnt fordelt over hele året.



Tall fra transportøkonomisk institutt (TØI), viser at områder i umiddelbar nærhet av skole/barnehage, fotgjengerfelt og trafikkareal der tung og lett transport kombineres er de feltene der de alvorligste ulykkene oppstår, dette dreier seg om dødsulykker og ulykker med alvorlige personskader. I Tydal faller områder der tung og lett trafikk kombineres, ofte sammen med skoleveier.

Viltulykker i Tydal er primært knyttet til elg og rådyr. Disse ulykkene har i de fleste tilfeller kun ført til mindre fysiske personskader, men representerer selvsagt en følelsesmessig belastning for fører og passasjer. Figuren under viser antall viltpåkjørsler i perioden 2009 til 2017. Tallene viser både friskmeldte dyr og døde/avlivede dyr. Det er tatt utgangspunkt i sammenstøt med ett dyr per ulykke. Det er sannsynlig at det er flere sammenstøt med dyr, som ikke blir rapportert. Elgkollisjon kan føre til skade på kjøretøy, fører og elgen selv. I følge forsikringsselskapet If koster en elgkollisjon i snitt 150.000 kroner.

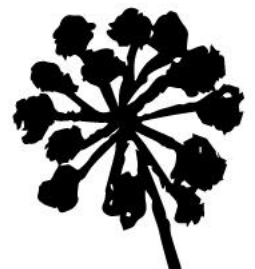


6.1 Risikogrupper

Tall fra TØI viser at den adferden som medfører størst risiko, avhenger av alder på personene involvert. Dette har sammenheng med at hyppigheten av den enkeltes trafikkatferd endres i takt med alder. Personer mellom 55 og 65 år og oppover er involvert i flest ulykker. Disse ulykkene fører for det meste til lettere skader, som trolig har en sammenheng med at hastigheten er forholdsvis lav. Aldersgruppen 18 til 24 år er innblandet i færre ulykker enn de eldre, men ulykkene her er mer alvorlig og fører oftere til dødsfall og alvorlige skader. Dette kan skyldes kombinasjonen med høy fart og liten erfaring som bilfører. I Tydal er gruppen unge som er involvert i ulykker lavere enn gjennomsnittet for landet for øvrig noe som er veldig positivt.

Mange ulykker blir ikke rapportert, og det antas å være en underrapportering på 50 %. Andelen ulykker som involverer en person er etter all sannsynlighet sterkest representert i gruppen ulykker som ikke blir rapportert.

Det finnes også en del motorferdsel utenom offentlig veg, på privat grunn og skogsveger. Dette kan være kjøring med moped, traktor, motorsykel, snøscooter eller bil. Her kan det også være behov for holdningskapende og forebyggende arbeid for å få ned risikoen for ulykker.





6.2 Forebyggende arbeid

Forebyggende arbeid er et viktig element i folkehelse- og trafikksikkerhetsarbeidet, og er ett av feltene der kommunen kan gjøre en virkelig stor innsats. Sentrale aktører i det forebyggende arbeidet er politi, helse, skole, barnehage, frivilligsentralen, sanitetsforeningen og teknisk sektor som utfører en del praktiske tiltak. Politi driver informasjonsarbeid rettet mot skole og barnehage i tillegg til kontrolltiltak som har forebyggende effekt. Helsesøster har i sitt generelle helseforebyggende arbeid, også med informasjonstiltak i forhold til trafikkatferd. Barnehage og skole driver i tillegg til direkte trafikksikkerhetsarbeid, også et generelt holdningsskapende arbeid, som er viktig i forhold til trafikkatferd. Det er utfordrende å prioritere holdningsskapende arbeid og det er et krevende arbeid som gjerne blir en mangelvare ved ressursknapphet i samfunnet. Hovedoppgaven i forhold til forebyggende arbeid vil være å sikre at det skapes en arena for samhandling mellom de involverte partene, med fokus på sikkerhet og atferd i trafikken og utfordringene med kjøring i ruspåvirket tilstand.

6.3 Generelle problemer

Selv om trafikksikkerheten kan økes gjennom holdningsskapende arbeid er det ikke til å legge skjul på at også i Tydal er det steder i veinettet som er litt "uheldige". Det kan være steder hvor myke og harde trafikanter kommer uheldig tett på hverandre, eller områder som trafikkeres mye av myke trafikanter som for eksempel skolebarn. Løsningen på problemet kan være gang- og sykkelsti. Andre steder kan veien være smal, bratt, uoversiktlig eller svingete. På slike punkter kan trafikksikkerheten bedres ved å utvide veien, ta ned bakketopper, bedre skilting, sette opp belysning, rydde vegetasjon og rette ut kurver. Det må påregnes slike uheldige punkter, men målet må være å arbeide for å få de forbedret.








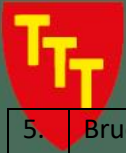
7 Kartlegging



7.1 Befaring

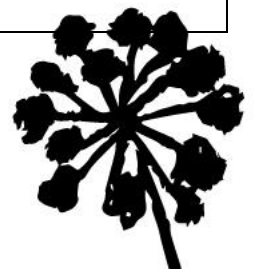
Trafikksikkerhetsutvalget var på befaring av fv. 705 og fv. 990, befaringen resulterte i følgende:

<p>1. Kløftakrysset.</p> <p>Uoversiktlig kryss hvor trafikken kommer fort inn i krysset.</p> <p>Det har forekommet ulykker uten at det har ført til personskader</p>	
<p>2. Fossan.</p> <p>Veldig trafikkfarlig bakketopp med bussholdeplass på begge sider, uoversiktig i begge retninger.</p> <p>Bakketopp med busslomme på begge sider og uoversiktig, 80-sone.</p> <p>Her ble det sendt inn søknad om midler til aksjon skoleveg 2017 for om mulig å opprette en ny og større busslomme på siden mot gården</p>	
<p>3. Krysset Rønningsgjardet.</p> <p>Fotgjengerovergang og innpåkørsel fra privat eiendom.</p> <p>Statens vegvesen må stenge innpåkørsel som krysser gangveg.</p>	
<p>4. Gang og sykkelveg Stugudal.</p> <p>Det er stort behov for gangveg, spesielt mellom Moheim og Væktarstua.</p>	





5.	Bruer ved avkjørsel Nesjøvegen og Tydal Skisenter. Innsnevret kjørebane, ønskelig med utvidelse. Behov for vedlikehold.	
6.	Fish-hølbakken. Dårlig sikt ved bakketopp Farlige avkjørsler på begge sider i bakken.	
7.	Veglys. Kommunen har ansvaret for veglys. Det er viktig at lyspærene blir skiftet ved behov, slik at det ikke oppstår «mørke» områder som kan føre til farlige situasjoner.	
8.	Generell rydding langsmed hele 705 vil forbedre sikkerheten imot viltpåkjørsel og få frem bygda mye bedre.	
9.	Snøbrøyting tidligere på morgenen kan redusere risikoen for ulykker.	
10.	Kryssende skuterspor. Manglende skilting hvor snøskuterløyper krysser Fv. 705	
11.	Overgang skiløyper. Manglende skilting hvor skiløyper krysser Fv. 705	
12.	Østbyvegen FV 990. Utfordring med økende tungtrafikk ifm. transport fra steinbrudd.	
13.	Kjettingplass Brekkbakkan. Det burde vært en Kjettingplass før starten på bakkene.	
14.	Rydding av vegetasjon. Det er satt inn store ressurser på rydding av vegetasjon langs offentlige veier de siste årene, men det gror godt og det vokser til igjen.	

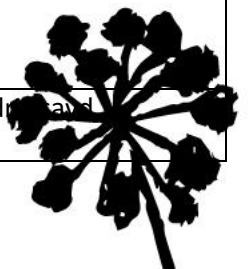




8 Handlingsplan

8.1 Fysiske tiltak

Nr.	Hva	Når	Oppfølging
1.	“ Aksjon skoleveg 2017”. Krysset 705/Kløfta og strekningen Ås sentrum Kirkvold. Samarbeide med Statens Vegvesen med tiltak for fartsreduksjon på strekningen, bygging av fartsdumper og redusert fartsgrense på hele strekningen.	2018	SVV gjennomfører arbeidet i løpet av sommer 2018
2.	Fossan. Bakketopp med busslomme på begge sider og uoversiktlig, 80-sone. Få en dialog med Statens Vegvesen og se på hvilke muligheter som kan være aktuelle for en mere trafikksikker løsning. Søke på midler fra “ Aksjon skoleveg”.	2018/19	TK søker om midler for trafikksikkerhetstiltak.
3.	Veglys. Opprettholde rutinene for skifting av pærer, spesielt viktig at alle lysene er i orden når høstmørket kommer.	Høst og vinter, mørketid.	TK driftsavdelingen har rutiner for pæreskift
4.	Det er stort behov for rydding av busker og trær langs hele Fv. 705. Fjerning av busker og trær vil minske risikoen for vilt påkjørsler vesentlig. Det er satt inn store ressurser på rydding av vegetasjon langs offentlige veier de siste årene og dette arbeidet bør videreføres. Vegsyn, kulturlandskap er stikkord.	Dette er et arbeid som bør foregå kontinuerlig	TK i samarbeid med grunneiere
5.	Stenge av skolens område for trafikk i skoletiden. Det må sees på hvordan vi kan stenge av områder på skolen for kjøretøy der hvor barn oppholder seg i skoletiden.	2018	TK driftsavdelingen ser på alternativ praktisk løsning
6.	Gang og sykkelveg Stugudal. Det er et stort behov for gangveg på strekningen Moheim/Væktarstua. Ta kontakt med Statens Vegvesen for mulighetene for en snarlig løsning.	2018/21	TK kontakter SVV
7.	Krysset Rønningsgjardet / Fv. 705. Statens Vegvesen må fysisk stenge kjøreadkomst over gangveg og inn på Fv. 705.	2018	TK kontakter SVV for avklaring
8.	Kryssende snøscooterløyper Fv. 705	2018	TK kontakter SVV
9.	Kryssende skiløyper Fv. 705 Stugudal	2018	TK kontakter SVV
10.	Det bør anlegges en kjettingplass før bunnen av Brekkbakkan. Ved gamle Odin's kan være en løsning.	2018	TK tar kontakt med SVV for avklaring
11.	Bruer ved avkjørsel Nesjøvegen og Tydal skisenter. Brua i svingen ved Nesjøvegen er for smal til at to kjøretøy kan møtes, det kan også se ut som den trenger å forsterkes.	2018	TK kontakter SVV for avklaring
12.	Gatelys Stugudalsvegen. Fotgjengere langsmed vegen der hvor det ikke er gatelys. Hvilke muligheter finnes for at gatelysene kan forlenges frem til avkjørsel ved Stugusjøvegen.		TK sjekker muligheter og kostnader.
13.	Fish-hølbakken. Avkjørsel på begge sider i bakken. Avkjørsel vest burde vært flyttet og fått samme avkjørsel som hytte oppe på flata. Avkjørsel øst burde vært flyttet til bunnen av bakken hvor det er en avkjørsel fra før.	Avkjørsel på østsiden er flyttet litt ned i bakken.	TK kontakter SVV for avklaring
14.	Krysset Fv 705/Storekervegen, dårlig opplyst. Montere 2 lyspunkt på vegen inn til Storekra fra Fv 705.	2018	TK, driftsavdelingen





8.2 Forebyggende/adferdsrettede tiltak

Nr.	Hva	Når	Oppfølging
1.	Tydal kommune jobber for å bli godkjent "Trafikksikker kommune". Hver enkelt sektor skal gå igjennom sine rutiner med adferd i trafikken og dokumentere at det er planer for trafikksikkerhet. Det vil bli sendt inn søknad om godkjenning tidlig i 2018.	Vår 2018	TK
2.	Kjøring i ruspåvirket tilstand utgjør en betydelig andel av personskader i trafikken, det er veldig viktig å ha fokus på dette i det forebyggende arbeidet.		TK, alle sektorer.
3.	Motorferdsel utenom offentlig veg, spesielt med tanke på at Tydal har fått løypenett for snøscooter. Her er det viktig å ha fokus på holdningsskapende og forebyggende arbeid for å få ned risikoen for ulykker.		TK tar kontakt med Tydal snøscooterklubb
4.	Tydal Frivilligsentral har språksamling for flyktninger ved Tydal bibliotek og ønsker samarbeid med sentrale etater innenfor trafikksikring for å belyse viktigheten av f.eks. refleks og personlig sikring av myke trafikanter.		TK kontakter aktuelle etater for samarbeid
5.	Kjøretrening i vinterforhold på isbane for utsatte grupper. Oppfriskningskurs.		TK sjekker hvilke muligheter/tiltak som kan være aktuelle

