

Trafikksikkerhetsplan for Snåsa kommune 2016 - 2018



Planen vedtatt av Snåsa kommunestyre 27.10.2016, sak 59/16

Innhold

1. Innledning	2
2. Ulykkesituasjonen	3
2.1 Nasjonalt:.....	3
2.2 Nord-Trøndelag:	3
2.3 Snåsa kommune:	3
3. Visjoner og mål	4
4. Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet	5
4.1 Nasjonalt nivå	5
4.2 Regionalt nivå	5
4.3 Kommunensnivå	5
4.4 Organisering av planarbeid og planprosess	5
5. Lovhjemler for arbeid med trafikksikkerhet	6
6. Tiltak	7
6.1 Ansvar for de ulike satsningsområdene	11
7. Skoleskyss	12
8. Økonomi	13
9. Evaluering, revidering	14
10. Handlingsprogram for fysiske tiltak	15
10.1 Prioriterte tiltak på kommunale veger	15
10.2 Tiltak i ikke-prioritert rekkefølge fylkesveg/riksveg	16
10.3 Andre registrerte ønsker om tiltak.....	16

1. Innledning

Nullvisjonen ligger til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Det vil si at ingen skal miste livet eller bli hard skadet i trafikken. Lokalt trafikksikkerhetsarbeid i kommunene er avgjørende for å nå nasjonale mål som er satt om reduksjon i antall drepte og hardt skadde.

Kommunen har en viktig rolle i trafikksikkerhetsarbeidet: Som ansvarlig for innbyggernes helse og trivsel, skole- og barnehageeier, arbeidsgiver, vegeier, innkjøper av transporttjenester osv. har kommunen et stort ansvar for å forebygge ulykker. Kommunen har direkte ansvar for tiltak langs kommunale veger og plasser, men også en viktig rolle for å samordne og foreslå tiltak langs øvrig vegnett.

Målet med en kommunal trafikksikkerhetsplan er å øke kommunens innsats i trafikksikkerhetsarbeidet, og på den måten bidra til å redusere antallet drepte og skadde i trafikken. Planen skal vise utfordringene vi står ovenfor, og hvilke tiltak som vil bli prioritert i planperioden.

I arbeidet med trafikksikkerhetsplanen har en lagt vekt på å sette fokus på at det må arbeides sektorovergripende med trafikksikkerhet i kommunen, der det øverste ansvaret er plassert hos ordfører og rådmann mens den enkelte enhetsleder må ta sitt delansvar. Videre har det blitt lagt vekt på at planen skal være operativ med konkrete mål og tiltak.

2. Ulykkessituasjonen

Fra 1950 steg antallet trafikkulykker jevnt med økende trafikk. Fra organisert trafikksikkerhetsarbeid kom i gang rundt 1970 har ulykkestrenden vært positiv. Fra 1970 til 2012 ble antallet drepte i trafikken redusert med nesten 75 %, mens trafikkmengden ble mer enn tredoblet.

2.1 Nasjonalt:

I perioden 2005 – 2014 mistet i gjennomsnitt 202 personer livet i trafikkulykker her til lands hvert år. Tilsvarende tall for perioden 1995 – 2004 var 298 personer. For de siste fem årene viser statistikken at gjennomsnittlig 171 personer har mistet livet i trafikken mens 694 har blitt hardt skadd pr. år.

2.2 Nord-Trøndelag:

Nord-Trøndelag er det fylket i landet der vi har den største andelen av ulykker som skjer utenfor tettbygd strøk. Fylkets trafikksikkerhetsutvalg ønsker å bidra til å redusere antall trafikkulykker og først og fremst de alvorligste ulykkene som ofte er møteulykker, utforkjøringsulykker og ulykker med fotgjengere og syklist involvert.

- 63 % av alle drepte og hardt skadde i fylket blir drept eller hardt skadde på veger med fartsgrense 80 km/t (høyeste andel blant fylkene).
- 42 % av alle drepte og hardt skadde i fylket blir drept eller hardt skadde i utforkjøringsulykker (3. høyeste andel blant fylkene).

2.3 Snåsa kommune:

I Snåsa kommune var det i perioden 2006 – 2014 registrert 15 trafikkulykker. Det er registrert totalt 19 personskader fordelt på 11 lettere skadde, 7 hard skadde og 1 drept. Trafikkulykkene/-uhellene fordeler seg på 11 utforkjøringer, 3 møteulykker og 1 registrert som «annet». I og med at Snåsa kommune er en relativt liten kommune, vil antall registrerte ulykker hvert år være lavt. Analysegrunnlaget er derfor tynt og enkeltulykker vil slå kraftig ut på statistikken, noe som gjør det utfordrende å følge utviklingen og virkningen av eventuelle tiltak over tid.

Ulykkene fordeler seg nokså jevnt over året, men august peker seg ut som den verste måneden med 4 ulykker og 7 personskader.

Når det gjelder trafikantgrupper er fordelingen 11 bilførere, 4 bilpassasjerer, 2 person annen MC og 2 «andre».

Aldersgrupper som har vært involvert i ulykkene er mellom 15 og 80+. De fleste jevnt fordelt i alderen 15 – 64.

Ulykkesdata er innhentet fra Statens vegvesen og bygger på politirapporterte personskadeulykker.

Oversikt over trafikkulykker med personskader i Snåsa kommune føres og oppdateres i oversiktsdokumentet for kommunens folkehelseplan.

3. Visjoner og mål

Trafikksikkerhetsarbeidet i Snåsa kommune baserer seg på nullvisjonen. Visjonen for Snåsa kommune når det gjelder trafikksikkerhet er:

Snåsa skal være et lokalsamfunn der ingen blir drept eller hardt skadet i trafikken.

Regjeringen har satt som etappemål at antallet drepte og hardt skadde skal halveres fra ca. 1000 pr. år, som er gjennomsnittet i perioden 2008 – 2011, til maksimalt 500 pr. år i 2024.

Kommunen ønsker å arbeide aktivt for at de overordnede målene nås. Snåsa kommune har definert følgende som satsningsområder:

1. Kommunen skal være godkjent som trafikksikker kommune:
Snåsa formannskap vedtok i januar 2015 at kommunen skal arbeide for å bli godkjent som «trafikksikker kommune». Vedtaket medfører at kommunen skal jobbe aktivt og helhetlig med trafikksikkerhet.

Det er mange lover og forskrifter som direkte eller indirekte omtaler kommunens ansvar for ulykkesforebygging, folkehelsearbeid og trafikksikkerhet. Kommunen er pålagt ansvar som veieier, som eier av skole og barnehager, stor arbeidsgiver og kjøper av transporttjenester.

For å ivareta denne helhetstenkningen er det utarbeidet kriterier og sjekklister som skal være et verktøy for å kvalitetssikre kommunenes trafikksikkerhetsarbeid. Snåsa kommune har satt seg som mål å oppfylle alle kriterier og gjennom en fylkeskommunal godkjenningsordning bli erklært som «Trafikksikker kommune».

«Trafikksikker kommune»: <http://www.tryggtrafikk.no/tema/trafikksikker-kommune>

2. Økt fokus på kunnskapsformidling/ opplæring:
I NTP er adferdsrettede tiltak den tiltaksgruppen som er forventet å gi størst effekt (sammenlignet med fysiske tiltak og kjøretøyrettede tiltak). For eksempel bruk av bilbelte, refleks, bakovervendt barnesikring, sykkelhjelme, mobilbruk i bil osv.
3. Arbeide for at kommunen har trafikksikre vegområder:
Det er viktig med god planlegging, utbygging og drift/vedlikehold langs kommunale veger. Videre skal kommunen aktivt komme med innspill til tiltak langs fylkeskommunale veger og E6.
4. Legge til rette for myke trafikanter:
I arbeidet med trafikksikkerheten skal det legges til rette for at det er trygt og attraktivt å være myk trafikanter i kommunen. Økt fysisk aktivitet skal fremmes gjennom tiltak og tilrettelegging.

4. Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet

Trafikksikkerhetsarbeidet i Norge er i hovedtrekk organisert på tre nivåer; nasjonalt nivå (Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen og direktoratene), regionalt nivå (fylkeskommunene og statlige regioner) og kommunalt nivå. I tillegg utfører ulike interesseorganisasjoner og offentlige organer en betydelig innsats på alle tre nivåer.

4.1 Nasjonalt nivå

Staten ved Samferdselsdepartementet har det overordnede ansvaret for trafikksikkerheten i landet, og styrer trafikksikkerhetsarbeidet gjennom Nasjonal Transportplan (NTP). Forslag til NTP utarbeides av transportetatene i fellesskap, og den endelige planen legges fram for Stortinget av Regjeringen. Planen gjelder i 10 år, og revideres hvert fjerde år. Gjeldende NTP omhandler perioden 2014 – 2023.

4.2 Regionalt nivå

Statens vegvesen har organisert sin virksomhet i fem regioner. Ansvaret for trafikksikkerhet i forbindelse med trafikant- og kjøretøyrelaterte forhold, planlegging og bygging av ny veg, og drift og vedlikehold av eksisterende veg er lagt til disse regionene.

Etter Veitrafikkloven har fylkeskommunen et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerhet i fylket. I Nord-Trøndelag er dette ansvaret delegert til Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU). Trafikksikkerhetsarbeidet prioriteres gjennom fireårige handlingsplaner. Gjeldende handlingsplan for trafikksikkerhetsarbeidet i Nord-Trøndelag omhandler perioden 2014 – 2017.

4.3 Kommunenivå

Kommunestyret har det overordnede ansvaret for trafikksikkerheten i kommunen. I Snåsa er formannskapet gitt rollen som utvalg i trafikksikkerhetsaker. Kommunen har flere roller og oppgaver innen trafikksikkerhetsarbeidet som ansvarlig for innbyggernes helse og trivsel, skole- og barnehageeier, arbeidsgiver, vegeier, innkjøper av transporttjenester osv.

4.4 Organisering av planarbeid og planprosess

Trafikksikkerhetsplanen er utarbeidet i samsvar med veiledning fra Statens vegvesen. En styringsgruppe bestående av ordfører, varaordfører, rådmann, oppvekstansvarlig og leder kommunalteknikk ble satt for å utarbeide planprogrammet samt å sikre planens forankring både politisk og administrativt. For utarbeidelse av planen, vurderinger, kartlegging og prioritering av fysiske tiltak ble en prosjektgruppe bestående av ass. rådmann, enhetsleder skole, rådgiver oppvekst, koordinator for folkehelse og friskliv, lensmann i Snåsa og representanter fra Trygg Trafikk, Statens Vegvesen og Indre Namdal Trafikk opprettet. Prosjektleder for arbeidsgruppa ble lagt til ressurs på teknisk enhet.

Planarbeidet har vært inndelt i følgende hovedpunkter:

- Utarbeidelse av planprogram
- Analyse av trafikksikkerheten i kommunen
- Vurdering av innkomne innspill og prioritering av trafikksikkerhetstiltak
- Utarbeiding av trafikksikkerhetsplanen
- Vurdering av skoleskyssordningen i kommunen.

Trafikksikkerhetsplanen behandles politisk og vedtas som en kommunedelplan.

5. Lovhjemler for arbeid med trafikksikkerhet

Som vegmyndighet og ansvarlig for arealplanlegging, har kommunen et overordnet ansvar for trafikksikkerhetsarbeidet i Snåsa. Som skole- og barnehageeier, transportør og arbeidsgiver har kommunen også et ansvar for trafikksikkerheten i den forbindelse. Kommunen må sørge for at trafikksikkerhet får kontinuerlig fokus gjennom det videre arbeidet opp mot aktuelt lovverk.

Kommunens ansvar når det gjelder trafikksikkerhetsarbeid er hjemlet i følgende lover og stortingsmeldinger:

Vegloven § 20:

«Kommunen bærer utgiftene til planlegging, bygging, utbedring og vedlikehold av kommunalt vegnett»

Plan og bygningsloven:

Etter bestemmelser i Plan og bygningsloven skal kommunen legge til rette for utvikling og samordnet oppgaveløsning i kommunen gjennom forvaltning av arealene. Herunder å legge til rette for god utforming av bygdeomgivelser, gode bomiljø og gode oppvekst- og levekår. Videre skal planleggingen fremme samfunnsikkerhet ved å forebygge risiko for tap av liv og skade på helse. Planleggingen skal være helhetlig og samordnes mellom sektormyndigheter og mellom statlige, regionale og kommunale organer, samt private organisasjoner og allmennheten.

Lov om helsetjeneste i kommunen:

I § 3-3 er det angitt at kommunen skal ved ytelse av helse- og omsorgstjenester fremme helse og søke å forebygge sykdom, skade, og sosiale problemer. Dette skal blant annet skje ved opplysning, råd og veiledning.

Kunnskapsløftet:

Kunnskapsløftet har enkelte kompetansemål om trafikk. Disse er lagt inn under undervisning i kroppsøving for 4-7 trinn og under naturfag for 10. trinn.

- Elevene skal kunne følge trafikkregler for fotgjengere og syklistere (4. trinn).
- Elevene skal kunne praktisere trygg bruk av sykkel som fremkomstmiddel (7.trinn).
- Elevene skal kunne gjøre greie for hvordan trafikksikkerhetsutstyr hindrer og minsker skader ved uhell og ulykker (10. trinn).

6. Tiltak

Snåsa kommune skal arbeide aktivt for å oppnå og opprettholde sertifisering som «trafikksikker kommune». Ved systematisk arbeid på flere felt skal kommunen arbeide for et tryggere lokalsamfunn.

Kommunen skal oppfylle de kriteriene som er fastsatt i «Veileder for en trafikksikker kommune», herunder:

Satsingsområde	Tiltak	Ansvarlig	Kostnad	Frist
Kommunens rolle som barnehageeier	Alle barnehager skal oppfylle kriteriene for «TS barnehage»			
	Påvirke til at private barnehager oppfyller kriteriene for «TS barnehage»			
	Bekjentgjøre Trygg Trafikks nettsider for Barnas Trafikkklubb, www.barnastrafikkklubb.no			
	Alle barnehagene får trafikkoppdragelse inn i sine årsplaner			
	Delta på kurs om trafikkoppdragelse for ansatte i barnehagene			
Kommunens rolle som skoleeier	Alle skolene skal oppfylle kriteriene for «Trafikksikker skole»			
	Påvirke til at private skoler oppfyller kriteriene for «Trafikksikker skole»			
	Alle skolene tar inn Kunnskapsløftets målsettinger for trafikkopplæring inn i sine årsplaner			
	Delta på kurs for lærere i grunnskolen			
	Sykkelopplæring			
	Delta i fylkesfinalen i presisjonssykling			
	Reflekskonkurranse for 1. og 5. klassinger			
	Utdeling av refleksester til 1. klassingene			
	Være med på Trygg Trafikk sin ambassadørordning for lærere			
	Ungdomsskolen skal ha nødvendig kompetanse for å tilby valgfaget trafikk på ungdomstrinnet			
	Formidle til barn som har skoleskyss at bruk av setebelter er påbudt			
Satsingsområde	Tiltak	Ansvarlig	Kostnad	Frist
Kommunens ansvar for helse og trivsel	Utarbeide holdningskampanjer som kan brukes i kontakt med foreldre fra de starter i fødselsgrupper/			

	barselgrupper på helsestasjonene, og skoleverket følge opp foreldrene fram til trafikalt grunnkurs			
	Helsestasjonene underviser foreldrene i riktig bruk av sikkerhetsutstyr for barn i bil			
	Stimulere frivillige organisasjoner og idrettslag til å utarbeide en reisepolicy for egen virksomhet			
	Kommunen må jobbe for at trafikantene tar større ansvar for egen sikkerhet. På alle plan må det øves på å ta hensyn til andre. Dersom vi få et samfunn hvor vi blir flinkere til å vise hensyn og høflighet, vil dette gjenspeiles i trafikken i hvordan vi oppfører oss i trafikken.			
	Bruke frivillige organisasjoner til å innhente informasjon og informere om trafikksikkerhetskampanjer			
	Anmode idrettslag om at de legger trening til tilrettelagte områder, ikke på trafikkerte veger			
	Anmode idrettslag og foreninger om bruk av sikkerhetsutstyr som bilbelter, refleksutstyr og sykkelhjelm			
	Informere om fylkeskommunale tilskuddsordninger. TS-midler			
	Utarbeide årlig oversikt over trafikkulykker og trafikkskadde			
	Alle barn må ha rett til trygt å ferdes mellom hjem og skole. Her kan «Barnetråkk» være et nyttig verktøy for å kartlegge farlige og utrygge skoleveger.			
	Pensjonistlaget har tema om trafikksikkerhet på sine møter. Pensjonistene deltar på tiltaket 65+			
	Kurs og informasjon og aktiviteter med tema om trafikksikkerhet og bruk av sikkerhetsutstyr for innvandrere med ikke vestlig bakgrunn			
	«Venner for livet kjører rusfritt» Holdningskampanje mot ruskjøring. Kampanjen brukes aktivt i arbeidet med trafikksikkerhet.			

Satsingsområde	Tiltak	Ansvarlig	Kostnad	Frist
Kommunens rolle som vegeier	Utarbeide årlig prioriteringsliste for, og gjennomføre, fysiske tiltak på kommunal veg			
	Utarbeide årlig prioriteringsliste for tiltak på fylkes- og riksveg			
	Utarbeide skriftlige rutiner for snøbrøyting og rydding av vegetasjon langs kommunale veger			
	Ha rutiner for kvalitetssikring av trafikksikkerhet i reguleringsplaner			
	Rutiner for kvalitetssikring av trafikksikkerhet ved anleggsarbeid			
	Rutiner for innspill om trafikksikkerhet fra etater, organisasjoner og publikum			
	Søke på fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler			
	Kommunen utarbeider handlingsplan og tiltaksplan som viser hvor og hva som skal gjøres for å redusere påkjørslene av vilt			
	Ved ettersøk av skadet vilt langs veg skal varseltrekant settes ut og refleksevest benyttes			
	Fremme sykkel som framkomstmiddel			
	Bedre fremkommelighet og trafikksikkerhet for syklister			
	Legge til rette for at barn og unge går eller sykler til skolen			

Satsingsområde	Tiltak	Ansvarlig	Kostnad	Frist
Kommunen som arbeidsgiver	Vedta retningslinjer for arbeidsreiser for kommunalt ansatte og politikere			
	Forankre retningslinjer for arbeidsreiser i alle kommunens avdelinger			
	Gjennomføre kjørekurs for alle ansatte som benytter bil i arbeidet			
	Påvirke til at alle i kommunen bruker refleks og sikkerhetsutstyr			
	Montere alkolås i alle kommunale kjøretøy			
	Utarbeide plan for kompetanseheving innen trafikksikkerhet			
	Kommunen anmoder og legger til rette for at ansatte sykler til jobb			

Satsingsområde	Tiltak	Ansvarlig	Kostnad	Frist
Kompetanseheving	Det skal gjennomføres årlige kurs i livreddende førstehjelp, skadestedsbehandling for ansatte i kommunen			
	Det skal gjennomføres relevante kurs for barnehageansatte, lærere og helsepersonell etter oppsatt plan			
	Kommunen skal årlig gjennomføre en konferanse med trafikksikkerhet som tema. Kurset skal primært tilbys ansatte i kommunen samt relevante samarbeidspartnere.			
	Vegtrafikkloven § 34 førerretten: Kurs og opplæring av fagpersoner som jobber med problemstillingen.			

6.1 Ansvar for de ulike satsningsområdene

For å sikre ett løpende arbeid med den generelle trafikksikkerheten og mot sertifisering som trafikksikker kommune, er det avgjørende å fordele ansvaret for oppfølging av ovennevnte satsningsområder. Sammenstilling av rapporter fra de ulike enhetene og videre rapportering til politisk organ utføres av rådmann/assisterende rådmann.

Kommunen som barnehageeier

Ansvaret for oppfølging av hovedsatsningsområdene legges til oppvekst og styrere/eiere ved de ulike barnehagene

Rådgiver enhet for oppvekst rapporterer innen desember hvert år i planperioden

Kommunen som skoleeier

Ansvaret for oppfølging av hovedsatsningsområdene for skolene legges til oppvekst og enhetsleder skole.

Ved gjennomføring av ulike aktiviteter bør det samarbeides med Trygg Trafikk, FAU, MOT, skyss-leverandører, ansvarlig lærer for valgfag trafikk, Lensmann etc.

Rådgiver enhet for oppvekst rapporterer innen desember hvert år i planperioden

Kommunens ansvar for helse og trivsel

Hovedansvaret for satsningsområdet legges til enhetsleder kultur, koordinator for folkehelse og friskliv, Snåsa helsesenter og psykisk helse og rus

Enhetsleder kultur rapporterer innen desember hvert år i planperioden

Kommunens rolle som vegeier

Ansvaret i forbindelse med dette satsningsområdet legges til teknisk enhet ved enhetsleder og driftsleder.

Enhetsleder teknisk rapporterer innen desember hvert år i planperioden

Kommunen som arbeidsgiver og kompetanseheving

Ansvaret for satsningsområdet legges til enhetsleder organisasjon og personal. Gjennomføring av tiltakene bør gjennomføres i samarbeid med ressurser som har kompetanse innenfor de forskjellige områdene.

7. Skoleskyss

I ett folkehelse perspektiv er det ønskelig at elevene kan gå eller sykle til skolen, og kommunen vil arbeide for å tilrettelegge for dette gjennom de tiltak som er satt opp i denne plan. For enkelte strekninger kan trafikkforholdene være av en slik karakter at det ikke er ønskelig at elevene går eller sykler til skolen. I slike tilfeller kan strekingene vurderes som særlig farlig skolevei og gratis skyss kan innvilges.

Elevenes rettigheter til skyss og bestemmelsene rundt særlig farlig skolevei fremgår av Opplæringsloven § 7-1:

«Skyss og innlosjering i grunnskolen:

Elevar i 2.-10. årstrinn som bur meir enn fire kilometer frå skolen har rett til gratis skyss. For elevar i 1. årstrinn er skyssgrensa to kilometer. Elevar som har særleg farleg eller vanskeleg skoleveg har rett til gratis skyss utan omsyn til veglengda.»

7.1 Særlig farlig skolevei

Det foreligger ingen standard på hva som er å anse som særlig farlig skolevei eller ikke, men utdanningsdirektoratet har forsøkt å presisere begrepet slik:

«Elevar som ferdast i trafikken vil alltid være utsatt for en viss fare. Dette er likevel ikkje nok til å få gratis skoleskyss ettersom det må være tale om en «særleg risiko». Dette inneber at faren ved og ferdast på denne vegen må være utenfor det vanlege for at vegen skal kunne karakteriserast som «særleg farlig eller vanskelig» skoleveg for den einskilde elev.»

Utover denne begrepsavklaringen har Trygg Trafikk utgitt en veileder som omhandler hvilke forhold som bør vurderes i en slik sammenheng. Her er det vektlagt at det bør foretas en individuell vurdering i hver enkelt sak, men at kommunen kan gi generelle vurderinger rundt skoleveiene og grunngi om disse *til vanlig* kan anses som særlig farlig. Her kan man også differensiere på elevenes alder og tid på året. Med bakgrunn i dette er det satt opp en generell matrise som viser hvilke veier som bør anses som særlig farlig eller vanskelig skolevei, ut fra kriteriene som er angitt i veilederen til Trygg Trafikk.

Med utgangspunkt i denne matrisen er det utviklet et eget dokument som omhandler skoleskyss i Snåsa kommune. Dokumentet *«Vurdering av skoleskyssordningen i Snåsa kommune 2016»*, legges med som vedlegg til denne plan, og bør revideres hvert år etter som forutsetningene langs hver enkelt strekning kan endre seg fra år til år. Prinsippene, begrepene og vurderingene som ligger til grunn i dette dokumentet bør være retningsgivende for behandling av saker som omhandler særlig farlig skolevei i kommunen.

FAU og skolene i kommunen bør ta tak i problematikken rundt at foreldre transporterer barn som ikke har krav på skyss, til og fra skolen med egen bil utover kommunens tilrettelagte skyssordning. Ved Snåsa skole skal det iverksettes tiltak for å arbeide mot at foreldre/foresatte som skysser elevene til skolen slipper de av ved Snåsa kirke eller på Vinje skole. Barn trenger fysisk aktivitet og skoleveien er en viktig arena i den sammenheng. Denne type trafikk som foregår ved Snåsa skole spesielt, kan og har i enkelte tilfeller, ført til trafikkfarlige situasjoner. Begrensninger i omfanget av slik trafikk, sammen med prioriterte fysiske og opplærende tiltak, må derfor vektlegges slik at sikkerheten i nærområdene til skolene økes.

8. Økonomi

For å få gjennomført tiltakene i trafikksikkerhetsplanen er det viktig at tiltakene innarbeides i kommunens økonomiplan og prioriteres ved de årlige budsjettbehandlingene i planperioden. Ansvarlige enhetsledere har ansvaret for å innarbeide utgiftene innenfor eget budsjettområde.

Fylkestinget i Nord-Trøndelag gir tilskudd til tiltak som forbedrer sikkerheten i kommunene. Kommuner som har utarbeidet kommunale trafikksikkerhetsplaner kan søke om midler til trafikksikkerhetsprosjekt. Dette kan være støtte til holdningsskapende arbeid og til fysiske tiltak som ønskes gjennomført på kommunale eller fylkeskommunal veg. Tiltak som forbedrer sikkerheten ved grunnskolene i en radius på 2 km vil bli høyt prioritert. Søknaden skal inneholde en situasjon- og prosjektbeskrivelse med kostnadsoverslag. Søker må dekke 50 % av totalkostnaden. Det må legges ved vedtak om kommunal medfinansiering. Tiltak der plansituasjon og finansiering anskueliggjør at prosjektet kan gjennomføres førstkommende år vil bli prioritert.

9. Evaluering, revidering

Revidering av trafikksikkerhetsplanen gjennomføres hvert fjerde år. Planen revideres på grunnlag av evaluering av trafikksikkerhetssituasjonen. Evalueringen gjøres i samarbeid med skoler, barnehager, velforeninger m.v. Formannskapet i Snåsa kommune har ansvaret for revidering av trafikksikkerhetsplanen.

Handlingsprogrammet for fysiske tiltak på veg (pkt. 6) og skoleskyssordningen (pkt. 9) evalueres årlig for å se på eventuelle nye/ endrede forhold som kan medføre reviderte prioriteringer. Evalueringsarbeidet som gjøres for disse to punktene legger grunnlaget for budsjettarbeidet.

10. Handlingsprogram for fysiske tiltak

Det skal til enhver tid eksistere en opplistet oversikt over fysiske tiltak på veg og trafikksikkerhetsprosjekter og hvordan disse skal prioriteres. Årlig ajourhold av denne og løpende innlegging etter hvert som nye behov melder seg, må være en kontinuerlig oppgave. Når det gjelder prioriteringsrekkefølgen på det kommunale vegnettet bør tiltak som ligger innenfor en radius på 4 km til skolene i kommunen prioriteres. På sikt fører dette til et mindre behov for ressurser til skoleskyss på bakgrunn av særlig farlig skolevei.

Det er vanskelig å lage en fremdriftsplan for de fysiske tiltakene, da dette er knyttet til budsjett og bevilgninger. Kostnadene for de ulike tiltakene er anslått, og må betraktes som meget usikre. Tiltakene er fordelt på hhv. kommunale veger og riks-/ fylkesveger. For en nærmere redegjørelse av tiltakene vises det til vedlegg «beskrivelse av prioriterte tiltak».

10.1 Prioriterte tiltak på kommunale veger				
Pri.	Sted	Tiltak	Kostnad	Merknad
1	Snåsa skole	Nedsetting av fartsgrense til 30 km/t fra Snåsa kirke og ned til Snåsa skole. Utbedre p-plass, busslommer og snuplasser. Kommunen skal sammen med skolen og foreldre arbeide mot at alle elever som blir fraktet til skolen av foreldre/foresatte blir satt av ved Snåsa kirke eller Vinje skole slik at de kan gå siste strekningen og derigjennom minske sjansene for trafikkfarlige episoder ved skolen. Dette løses gjennom tilrettelegging, informasjon, skilting og god kommunikasjon mellom interessene.		Prossessen i gang (reg.plan)
2	Nedkjøring Kløvertunet	Gatelys, skilte svingen, utvide bredden i indersvingen og generell opprusting		
3	Helsesenteret	Utbedring av mur, breddeøkning på vei		
4	Hireita – Vinje skole	Anlegge gang- og sykkelvei på strekningen for å knytte sammen gang- og sykkelveiene på Vinje og i Hireita (eventuelt stenge for gjennomkjøring).		
5	Krysset til Vinjeberga	Legge veien over skoleplassen, eventuelt legge gang- og sykkelvei over skoleplass.		
6	Viosen - Bostad	Gatelys		

10.2 Tiltak i ikke-prioritert rekkefølge fylkesveg/riksveg			
Sted	Tiltak	Kostnad	Merknad
Fv. 763 Viosen – X til Snåsa hotell	Gang-/ sykkelveg 1 km	1 800'	
Fv. 325 Berg- Nagelhus	Gang-/ sykkelveg 500 m	900'	
Fv. 323 Nagelhus- Mona	Rekkverk «Reiarsvingen»		
Sentrum - Sandnesmyra	Sammenhengende gang- og sykkelvei langs Fv. 763		
Breide Barnehage	Rydding av vegetasjon i kryss og lengre 60 sone på Fv. 763 mot Snåsa		
Hotellet - Horjemsberga	Opprusting av vegstandard/fastdekke		
Strand (Nordsia)	Anlegge busslomme eller omlegging av innkjørsel		
Vegset og Mediås	Skilte busslommer med parkering forbudt. Ordne muligheter for parkering		
Vegset - Melankorsen	Strekningen bør skiltes med forbikjøring forbudt		
Moumskorsen	Utvide/utbedre snumulighetene for minibuss		
Fv. 763 X Breide sentrum – x Finnsås	Bygge gang- og sykkelvei		
Fv. 763 Horjem – Sagbakken	Rassikring langs berga		

10.3 Andre registrerte ønsker om tiltak	
Upprioriterte tiltak på kommunale veger	
Sted	Tiltak
Vimoen - Nordstad	Utbedre stigningsforhold
Viosen	Utbedre og utvidelse av parkeringsmulighetene i Viosen
Bugjelet	Utbedring av sving ved «Andersen-tomt», sandkasser for strøsand
Gilstad – Midt-Norge Bil	Utvide parkeringsområdet, for trangt per i dag.
Vinjebakken Barnehage	Rydd vegetasjon, prioriteres ved brøyting/strøing, kontroll av fart og sikring av barn i bil (oppgave for lokalt Politi).
Engum - Mona	Ønsker skoleskyss fra før 2014 tilbake.

Etter vedtak i Snåsa kommunestyre sak 59/16 tas prioriteringer og oppsett på innspill til Fykesvegplan 2017 – 2021 (FOR SAK 169/16), inn i trafikksikkerhetsplanen kapittel 10.

Fast dekke:

Pri:	Veg:	Fra:	Til:	ÅDT:	Tiltak:
1.	326	x. leira bru	X E6, Suldalen	80	Anlegge fast dekke, eventuelt på kun deler av strekningen
2.	763	Jørstad	Heggesbekken	570	Utbedring av dekke på enkelte steder, dype spor/sprekker
3.	325/323	X Snåsa	Gravbrøtsfossen	890/210	Utbedring av dekke enkelte steder, mye spor/sprekker
4.	325	X Agle	Myrset	90	Fast dekke

Gang- og sykkelveier:

Pri:	Veg:	Fra:	Til:	ÅDT:	Tiltak:
1.	763	Viosen	X Leira bru	1900	Anlegge gang- og sykkelvei
2.	763	Gullbrin gen	Hireiten	1900	Anlegge gang- og sykkelvei (henge sammen 2 eksisterende)
3.	325	X Berg	X 323 – 325, Navlus (Evtnt til Myrmoen)?	890	Anlegge gang- og sykkelvei videre fra eksisterende til Berg
4.	763.	X Breide sentrum	X Finnsås	1600	Bygge gang- og sykkelvei

Trafikksikkerhetstiltak:

Pri:	Veg:	Fra:	Til:	ÅDT:	Tiltak:
1.	763	Avkjøring Strand (Nordsia)		650	Busslomme eller omlegging av innkjøring. Uoversiktlig strekning ved på-/avstiging
2.	763	Horjem	Sagbakken	650	Rassikring langs berga
3.	323	«Reiarsvingen i Mossdalan»		140	Rekkverk i yttersving må på plass, 3 utforkjøringar på kort tid.
4.	763	Breide Sentrum		1600	Utvide 60 mot Snåsa sentrum. Høy hastighet inn mot x - Fv. 322 mot Imsdalen

Andre tiltak:

Pri:	Veg:	Sted:	ÅDT:	Tiltak:
1.	763	Vegset	650	Fylle ut og legge til rette for parkering i midten av busslommen (stort parkeringsbehov)
2.	763	X - Mediås	1600	Skilte busslomme og fylle opp areal i midten. Legge til rette for parkering i midten
3.	-	Flere	-	Fylle ut små arealer på de viktigste stedene for av- og påstigning for skolebarn. Forventes å øke sikkerheten betraktelig.