

# Innspill trafiksikkerhetsplan Indre Fosen kommune

FAU ved Stadsbygd skole vil komme med følgende høringsinnspill til trafiksikkerhetsplanen.

Vil innledningsvis rose arbeidet som er gjort med å utarbeide en omfattende og god plan for trafiksikkerheten i Indre Fosen, men vil også komme med noen ytterligere innspill, som gjelder for Stadsbygd.

Mye av arbeidet som er gjort i forhold til trafiksikkerhetsarbeidet på Stadsbygd de siste årene er basert på at det skulle komme en ny vei mellom Stadsbygd kirke – Vemundstad. Det ble da lagt til grunn at mye av gjennomgangstrafikken gjennom sentrum i stor grad ville forsvinne og at trafikkflyten i Stadsbygd ville i større grad gå i sørlig retning mot Grønningsveien og videre på den nye veien mot Rørvik. Da med en tilsvarende reduksjon av trafikken mot sentrum og videre på Rørvikveien. Når nå ny vei fra Stadsbygd kirke til Vemundstad er skrinlagt, må det taes høyde for at trafikken gjennom sentrum vil vedvare og at det vil bli økt trafikk i tiden fremover.

## **Stadsbygd sentrum:**

Stadsbygd sentrum er utfordrende i forhold til trafiksikkerheten både for myke trafikanter og bilister. Som det er gitt innspill på fra flere innbyggere direkte til kommunen, er dette et område der det i lang tid har vært påpekt utfordringer i forhold til trafiksikkerheten.

Det er i trafiksikkerhetsplanen listet opp flere tiltak som omhandler Stadsbygd sentrum, men vi mener at det må gjøres en helhetlig vurdering av tiltak for å bedre trafiksikkerhetssituasjonen. Og da både for myke trafikanter og kjørende spesielt på strekningen krysset Kjerkeveien/Nyveien til krysset Rørvikveien/Kvidalsveien.

Det må forventes økt trafikk gjennom Stadsbygd sentrum som følge av ny vei Sund – Bradden, noe som vil forverre situasjonen ytterligere når veien står ferdig.

Ett tiltak som kan og bør igangsettes umiddelbart, og uten store kostnader, er å redusere fartsgrense på strekningen fra Nyveien til Kvidalsveien. Da hele denne strekningen i praksis benyttes som skolevei.

Det har vært flere nestenulykker som har resultert i at foreldre ikke lengre tør sende elevene gående eller syklende til skolen gjennom sentrum, og velger heller å kjøre elevene til skolen. Dette medfører økt trafikk i området rundt skolen, noe som bidrar til økt risiko for ulykker i dette området.

Nedenfor er våre argumenter/innspill gjengitt punktvis:

- Krysset og gangfeltet mellom Rørvikveien, Kjerneveien, Teglverksveien og Trøaveien oppleves som svært krevende trafiksikkerhetsmessig. I forbindelse med byggingen av det nye eldresenteret er synsfeltet gjennom krysset blitt redusert i tillegg til at det oppleves uoversiktlig og til tider kaotisk med 4 veier som treffes og et gangfelt midt gjennom krysset. Belysningen er dårlig og ujevn på gangfeltet og i krysset, noe som medfører at det er utfordrende å oppdage myke trafikanter i gangfeltet når flere biler møtes i krysset når det er mørkt.
- Trafikk som kommer fra Trøaveien blir stående i bakken opp mot krysset, når det kommer biler imot eller gående i gangfeltet. Når bilene blir stående i denne posisjonen, vil lysene på

bilen blende den motkommende trafikken fra Rørvikveien, noe som gjør det utfordrende å oppdage myke trafikanter i gangfeltet.

- Ny barnehage bygges tett inntil krysset med parkering langs Trøaveien, noe som medfører økt manøvrering av biler i området tett opptil krysset i forbindelse med levering og henting av barn i barnehagen.
- Tidligere ble veien mellom Gammelhandelen og Meieriet benyttet av skoleelevene til kryssing mellom Handelsbakken og til gangfeltet over Kjerkeveien til gangfeltet langs Teglverksveien. Denne veien var bred og oversiktlig, samt var vintervedlikehold slik at den var fremkommelig hele året. Etter at byggingen av det nye eldresenteret startet, er det blitt en vesentlig forverring av trafikksikkerheten, da det ikke lengre er et god og sikkert alternativ for kryssing mellom Handelsbakken og gangfeltet langs Teglverksveien. Elevene henvises nå i til å benytte stien gjennom parken.
- Stien gjennom parken har en rekke utfordringer når det kommer til å være en sikker skolevei. Stien oppleves som utrygg for de minste elevene når både gående og syklende skal passere hverandre på en sti hvor mesteparten av stien er svært smal. Elevene må også krysse brua over bekken, som har en utfordrende kurvatur som gjør at den er svært bratt i endene. Dette medfører at det er utfordrende, spesielt vanskelig for de minste elevene, å sykle over brua. I tillegg er brua dårlig sikret mot at elevene kan falle utfor brua og ned i bekken. Brua er kun sikret med 30 cm høye steiner med relativt store mellomrom mellom steinene. Det er ca. 1,5 m fra brua og ned til bekken. Stien gjennom parken har heller ikke blitt brøytet eller strødd de to vintrene siden veien mellom Handelsbakken og Teglverksveien ble tatt vekk.
- Elevene som bor langs den sørligste delen av Kjerkeveien blir henvist til å benytte Trøaveien som skolevei. Flere foreldre spør hvordan utformingen av parkeringsplassene ved den nye barnehagen vil påvirke trafikksikkerheten for skoleelevene som skal ferdes fobi i samme området i det tidsrommet der det er mye trafikk som resultat av henting og levering av barn i barnehagen.
- Elevene som kommer fra Nyveien, blir i retningslinjene for skoleskyss, henvist til alternativ trasé via eldresenteret og stien gjennom parken for deler av veien (se fig. 1). I praksis er det svært få, om noen, som finner denne ruten hensiktsmessig og dermed benytter denne ruten. De fleste velger å benytte Kjerkeveien hele strekningen fra Nyveien til gangfeltet langs Teglverksveien. Det er også denne traseen som blir foreslått om en benytter fylkes skoleskysskart (se fig. 2 og 3)  
På vei til parken må elevene gjennom krysset mellom Valsåmyra og Handelsbakken. Her kommer det biler som skal på butikk, levere barn i en av de to barnehagene eller kjøre til en av de sju ulike arbeidsplassene som ligger i tilknytning til dette krysset. Mennesker som skal til og fra Pertrøa boligfelt kjører også gjennom dette krysset. I tidspunktet hvor elevene skal gjennom dette krysset på morgenen er det stor trafikk i fra alle retninger.
- Det er tidligere gitt innspill på at det er ønskelig med belysning langs veien fra gangfeltet og til avkjørselen til Valsåmyra, dette ble avvist med begrunnelse at denne veistrekningen ikke er egnet for myke trafikanter da det er autovern på begge sider av veien!
- Hva skjer med trasen gjennom uteområdet til eldresenteret når det nye eldresenteret står ferdig? Vil denne traseen da fortsatt bli tilgjengelig og vedlikeholdt?
- Myke trafikanter fra Kvidalsveien og Rørvikveien som skal til sentrum må krysse Rørvikveien i svingen ved nedenfor krysset Rørvikveien/Kvidalsveien for å komme inn på Handelsbakken og videre ned til sentrum. Også passasjerer som kommer med bussen som stopper på vestsiden av Rørvikveien ved det nye eldresenteret må krysse veien for å komme videre mot

sentrum eller mot skolen. Dette medfører økt fare for ulykker, når fergetrafikk og myke trafikanter ferdes i veibanen.

#### **Stadsbygd skole:**

Kryssing over Teglverksveien fra Askjemsveien til Dålåveien oppleves som utfordrende for elevene som i skoleskyssreglementet er henvist til å benytte alternativ trase via Dålåveien over Dålåmyra til Råbygdveien. Her kan det med fordel vært anlagt ett gangfelt for kryssing av veien.

#### **Rørvik ferjeleie:**

Det er utfordringer ved av og på stigning av skolebuss ved Rørvik ferjeleie. Her kan det med fordel etableres bussholdeplass. Elever som kommer fra skolen blir sluppet av i krysset, og trafikken fra-til ferje skaper trafikkfarlige situasjoner.

#### **Skoleskyss:**

På Stadsbygd er det flere strekninger og kryss, der det i trafiksikkerhetsplanen påpekes utfordringer i forhold til trafiksikkerheten og det er prioriterte tiltak for å bedre situasjonen. Mens det i retningslinjene for skoleskyss blir henvist til at elevene skal benytte alternative trasser. Disse traseene oppleves som ulogiske og lite hensiktsmessige.

Flere av disse alternative traseene har heller ikke noe vintervedlikehold, slik at de har begrenset framkommelighet i vinterhalvåret. Det er i fylkets retningslinjer for skoleskyss ikke et eksplisitt krav om hverken vintervedlikehold eller annet vedlikehold av skolevei. I siste revisjon, i forbindelse med fylkessammenslåingen, ble imidlertid definisjonen av skolevei endret fra:

*«Som skolevei regnes både offentlig bil-, gang og sykkelvei, samt privat vei som er åpen for allmenn ferdsel. Stier og tråkk som er i allment bruk gjennom året, kan betraktes som skolevei til tross for at de ikke brøytes.»*

til:

*«Det avgjørende er om veien fremstår som åpen for allmenn ferdsel. Også private veier og stier som er i allment bruk, kan betraktes som skolevei.»*

Bakgrunnen for denne endringen var å understøtte at det forventes at en skolevei må fremstå som åpen og av en vis standard. Da forståelsen av hva som definerer «åpen for allmenn ferdsel» har vært et diskusjonstema en stund, har FAU ved Stadsbygd skole tatt kontakt med fylkeskommunen for å få en uttalelse fra de på hva de forventer av en skolevei.

*«Det avgjørende er om skolevegen er gangbar og åpen for allmenn ferdsel. Dette gjelder også for stier/skogsveger.*

*Alle offentlige veger, herunder gangveger, forutsetter vi blir brøytet og de vil automatisk regnes som helårs skoleveg.*

*For stier og private veger stiller vi ikke krav om brøyting. Hvis strekningen ikke kan regnes som gangbar hele året, vil vi for vinterhalvåret måle avstand langs alternativ veg.*

*Hvis denne strekningen overskrider minsteavstand for rett til skoleskyss, vil vi kunne tilby vinterskyss.*

*Vinterskyss er fastsatt til perioden 01.11-01.04, men perioden kan utvides i mer værutsatte distrikt.»*

For strekninger av skoleveien der det ikke blir utført vintervedlikehold, henviser her fylkeskommunen til alternativ trasse, i den delen av året der en skolevei ikke er gangbar pga ikke vintervedlikehold av skoleveien. I retningslinjene for skoleskyss så henvises det til andre skoleveier i de tilfellene der korteste vei ikke er trafiksikker. Disse nye alternativene til skoleveier, som er ment for å være trygg, så viser det seg at flere av de ikke er «gangbar» på vinters tid og i tillegg kan utgjøre en trafiksikkerhetsrisiko for elevene (eks. bru i parken).

Eksempel: Hvis elevene som kommer fra Nyveien skal til skolen, så henviser retningslinjene for skoleskyss de til å benytte traseen via dagens eldresenter og videre gjennom parken. Stien gjennom parken blir ikke vintervedlikeholdt og vil derfor ikke være «gangbar» store deler av vinteren. Ifølge Fylkeskommunen skal da alternativ trase benyttes. Alternativet til parken vil da være Kirkeveien, som i trafiksikkerhetsplanen er prioritert i forhold til trafiksikkerhetstiltak. På grunn av veiforholdene i parken på vinters tid, så blir elevene satt i en situasjon, der de må velge en lite sikker trase, som utsetter de for en høy risiko.

Det samme gjelder også for alternative traseer via Bliksås og Dålamyra.

Vintervedlikehold på disse skoleveiene løser utfordringen, dvs brøyting og strøing på lik linje med gangfelt.

Vi håper med dette at spesielt trafiksituasjonen i sentrum på Stadsbygd blir prioritert i trafiksikkerhetsplanen videre. Figur 4 er et eksempel på løsning som vil bedre situasjonen for myke trafikanter.

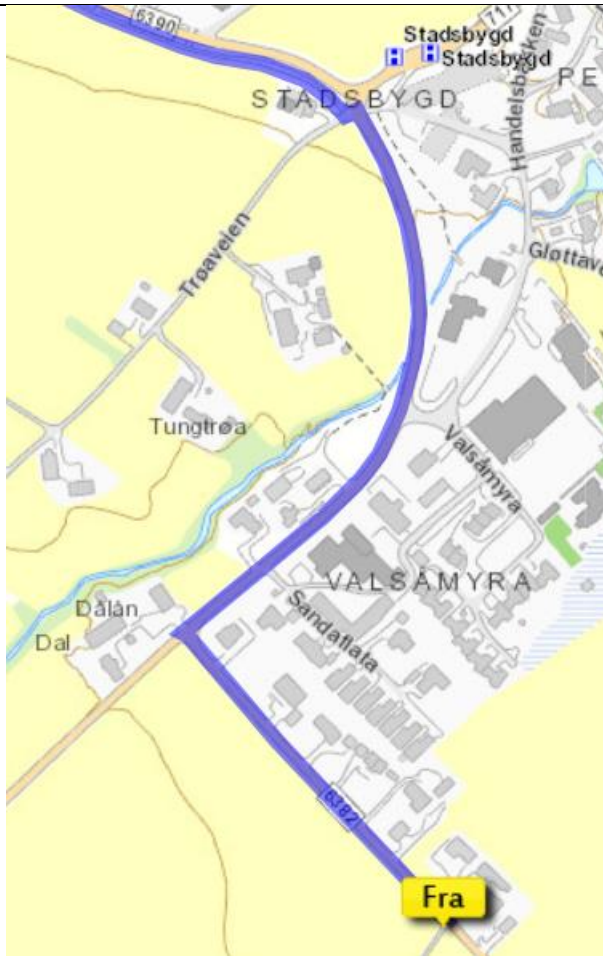
Vennlig hilsen

FAU Stadsbygd skole

v/Tommy H. Andresen og Elisabeth F. Schei



Figur 1.



Figur 2.



Figur 3.





Figur 4.