

Saksframlegg

<i>Saksnr</i>	<i>Utvalg</i>	<i>Møtedato</i>
	Kommunestyret	26.03.2020

Saksbehandler: Magna Wean Haugen

Arkivsak: 2019/9222

Dato: 11.03.2020

Kommunedelplan Trafikksikkerhet 2020-2032 - sluttbehandling

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

1. Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 11-15 vedtar Indre Fosen kommune fremlagt kommunedelplan for trafikksikkerhet 2020-2032, id. 50542019009.
2. Det foreligger ingen alternative utkast til planen.
3. Det tas sikte på å oppheve begge de to gjeldende kommunedelplanene for trafikksikkerhet fra Rissa kommune og Leksvik kommune.
4. Etter kommunestyrets vedtak kunngjøres planen i samsvar med plan- og bygningslovens bestemmelser.

Oppsummering:

Sluttbehandling av Kommunedelplan Trafikksikkerhet 2020-2032.

Vedlagt ligger forslag til kommunedelplan trafikksikkerhet. Foreliggende planforslag vil fullstendig overlapse eksisterende kommunedelplan trafikksikkerhet 2014-2026 fra Rissa kommune og trafikksikkerhetsplan 2016-2019 fra Leksvik kommune.

Varsel om planforslag på høring ble kunngjort på kommunens hjemmeside og på Facebook 18.desember 2019, samt i Fosna-Folket 19.desember 2019. Høringsperioden har vart frem til 07.februar 2020.

Indre Fosen kommune har utformet planen. Kommunedelplanen bygger på planprogrammet som ble laget i forkant av Rissa kommunes «Kommunedelplan for trafikksikkerhet 2014-2026». Dette planprogrammet ble vedtatt av kommunestyret i 2014.

I planarbeidet har det vært gjennomført medvirkning. Trafikkfaglig råd har hatt mest

påvirkning på planarbeidet. Dette rådet består av politikere, representanter fra skoleskyssleverandører, kommuneadministrasjon og representanter fra planavdelingen i Indre Fosen kommune. Trafikkkfaglig råd har foreslått prioriteringen av trafikksikkerhetstiltakene i handlingsdelen og har fungert som et rådgivende organ i arbeidsprosessen.

Arealutvalget vedtok den 17.12.19 å legge planforslaget ut på høring i minimum 6 uker. Høringsperioden varte fra 18.desember 2019 – 07.februar 2020. Det ble lagt til en ekstra uke pga. juleferie, høringen varte derfor i ca. 7 uker.

Saksutredning:

Bakgrunn for saken

Etter kommunesammenslåingen 01.01.2018 har det vært et mål å få etablert en felles trafikksikkerhetsplan for Indre Fosen kommune. Det ble bestemt at det ikke skulle legges ned mye arbeid i dette, men at arbeidet for det meste skulle bestå av å sammenkoble de to eksisterende planene til en felles plan. Dette baserte seg på at begge de to tidligere kommunene hadde nye og oppdaterte planer som skulle benyttes som utgangspunkt for samlingen. De eksisterende planene baserte seg i stor grad på tidligere trafikksikkerhetsarbeid, samt oppdaterte statistikker og lovendringer. Både Rissa og Leksvik kommune la ned mye arbeid i de forrige trafikksikkerhetsplanene for å kartlegge områder og strekninger som ble sett på som utfordrende med tanke på trafikksikkerheten. Begge kommunene hadde fokusert på å hente informasjon fra innbyggerne og brukerne av vegnettet for å skaffe seg en oppdatert oversikt over hvilke områder som behøvde oppgraderinger for å bedre trafikksikkerheten.

Arbeidet med å samle de to eksisterende planene til en felles plan for Indre Fosen kommune bunner derfor i de to foregående planene. Den nye planen består av en tekstdel og en handlingsdel. Arbeidet med tekstdelen har i hovedsak gått ut på å skrive om kapitlene, slik at de fikk med det viktigste fra begge de tidligere planene. I handlingsdelen har den største jobben vært å samle alle tiltakene i en felles liste, samt å fordele punktene mellom tiltak på kommunale veier og fylkesveier. Trafikksikkerhetstiltak som har blitt fullført de siste årene har blitt tatt ut av planen, tiltak som ikke har blitt gjennomført har blitt videreført til den nye planen, og nye forslag til tiltak har blitt satt inn. Oppdaterte ulykkesstatistikk og nye grafiske fremstillinger er med på å gi et bedre bilde på situasjonen i den nye kommunen de siste årene. Statistikker som viser utvikling over lengre tid i Indre Fosen som helhet, består av sammenlagte tall hentet fra statistikker for Leksvik kommune og Rissa kommune.

Eksisterende planer

Kommunedelplan trafikksikkerhet 2020-2032 skal erstatte gjeldende trafikksikkerhetsplaner fra tidligere Rissa kommune og Leksvik kommune. Den nye planen tar utgangspunkt i overordnede føringer fra bl.a. «Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021», «Trøndelag fylkeskommunes delstrategi for trafikksikkerhet 2019-2023» og både Rissa- og Leksvik kommunes vedtatte samfunnsplaner 2014/2015-2026. Begge de to foregående trafikksikkerhetsplanene

fra Rissa og Leksvik har prioritert å fokusere på trygg skolevei, og dette vil også ligge til grunn fremover. Prioriteringen av de fysiske tiltakene i handlingsdelen har også tatt utgangspunkt i dette. Kommunedelplan trafikksikkerhet 2020-2032 ivaretar med bakgrunn i de overordnede planene både nasjonale og regionale hensyn i trafikksikkerhetsarbeidet.

Høringsinnspill

Det kom 30 innspill til planforslaget. I tabellen under er innspillene oppsummert og gitt en faglig kommentar/anbefaling.

1. Jan Erik Furunes:

- Kommunal vei: fartsdump i Rådhusveien umiddelbart sør-vest for kryss med Øvre Fallet. Problemet er høy fart fra biler som kjører fra vest mot øst, som både gir økt kollisjonsfare i kryss med Øvre Fallet og truer syklende elever.
- Fylkeskommunal vei: fotgjengerovergangen over Hertug skules vei øst for REMA er plassert for langt øst både i forhold til ny REMA og ny bussholdeplass for gående som kommer fra sør: De fristes til å krysse vest for eksisterende fotgjengerovergang, som må flyttes så nært innkjøringen fra Rådhusveien som mulig.
- Nå må det da endelig bli en forlengelse av gang- og sykkelvei langs fylkeskommunal vei til Leira, selv om det er krevende. Se mitt kartforslag, som i tillegg til å gi sikker gang- og sykkelvei også vil gi tilgang til Botn. Viser til intensjonen i Flerbruksplan Botn fra 90-tallet om økt tilgang til Botn, noe som ikke er blitt realisert.
- Ved bygging av ny veitrase Sund-Bradden: Når/hvis denne veien blir bygd omlagt som foreslått vil det bli behov for en liten parkeringsplass på østsiden (siden mot Botn) på det punktet veien blir nærmest Botn: Fiskeinteresserte og andre som vil ned i Botn-fjæra vil uansett parkere på veien på dette punktet, noe som vil skape trafikkfarlige situasjoner om en ikke forebygger risikoen ved en liten P-plass. Dessuten vil en slik P-plass være en god tilrettelegging til bruk av Botn for barn/ungdom og bevegelseshemmede med flere, i tråd med intensjoner helt tilbake til Flerbruksplan Botn fra 90-tallet. Men uansett vil sikkerhet kreve en P-plass her.

Kommunedirektørens forslag til løsning:

- Innspillet tas til følge og inkluderes som nytt tiltak i trafikksikkerhetsplanen: *Kv3450 Rådhusveien, hp1 m61: etablere en fartshump sørvest for kryss mellom Rådhusveien og Øvre Fallet.* Tiltaket kan utføres etter høring hos politiet. Det er sone 30 i området og skiltet varsler også om at fysiske fartsdempende anordninger kan være plassert i kjørebane. Foreslås plassert som nytt punkt nr. 7 under kommunale veier.
- Innspillet tas til følge og inkluderes som nytt tiltak i trafikksikkerhetsplanen: *Fv718 Hertug skules vei: gangfeltet som er plassert på veireferanse: hp1 m2548 bør flyttes lengre vest for å unngå at myke trafikanter som kommer fra Rådhusveien og skal til ny Rema1000 eller nyetablert busslomme utenfor Rema1000 krysser veien vest for gangfeltet for å unngå omvei. Dagens løsning for sikker krysning medfører omvei, som kan føre til at gående velger andre, mer trafikkfarlige krysningspunkt.* Foreslås lagt inn som nytt

punkt 10 under gang- og sykkelveiltak på fylkesveier (nytt punkt under Reinskloster/Reinsalen-området).

- Innspillet tas delvis til følge, punkt nummer 5: gang- og sykkelvei Bøstadbakken-Føll beholdes som tiltak og trase langs fylkesveien beholdes som forslag da dette vil gi størst nytteverdi som transportstrekning for flest folk.
- Innspillet tas med i trafikksikkerhetsplanen og er videreformidlet til fylkeskommunen i deres arbeid med reguleringsplan for Sund-Bradden. Foreslås satt inn på listen for «diverse tiltak på fylkesveier»: *Anlegge en liten parkeringsplass ved ny vei: Sund-Bradden. Anlegges øst for ny vei på det punktet hvor veien blir nærmest Botn.*

2. Dag Håvard Askim:

Ferdes ofte på veistrekningen som går i mellom Sørfjorden om Fevåg, Hasselvika og Rissa. På denne strekningen er det mange plasser det er høye, usikrete kanter uten at det finnes noe autovern. Strekningen bør få en gjennomgang og satt opp autovern på disse strekningene. Flere steder der det er høye usikrete kanter der et kjøretøy vil trille rundt om de kjører utfor.

Kommunedirektørens forslag til løsning:

Innspillet tas til følge og inkluderes som nytt tiltak i trafikksikkerhetsplanen.

Foreslås satt inn på listen for «diverse tiltak på fylkesveier»: *Fv718 fra Rissa via Hasselvika og Fevåg til Sørfjorden: gjennomgang av strekning for å avdekke usikre steder hvor det bør etableres autovern, etter kartlegging etableres autovern etter behov.*

3. Kommunale barnehager i Indre Fosen v/Dagrunn Fissum Solli:

Da har vi (jeg og styrerne i de kommunale barnehagene) hatt en diskusjon i forhold til kommunedelplan trafikksikkerhet 2020 – 2032. Det meste ser greit ut, men vi har noen forslag til endringer i forhold til delen som omhandler forebyggende tiltak og opplæring. Det som er gjennom streket foreslår vi tas ut, og det som er skrevet inn med rødt kan erstatte eller tilføyes.

- Barnehagens trafikkopplæring integreres som en del av omsorgs- og opplæringsarbeidet og nedfelles i barnehagens årsplan – **progresjonsplan**
- Barnehagen stiller krav til busselskap og drosjer om belter og trafikksikker atferd ved kjøp av transporttjenester.
- Barnehagens ansatte kjenner rutiner for håndtering av uforutsette faresituasjoner og hendelser på turer.
- Barnehagen har utarbeidet rutiner for å ivareta sikkerheten på turer til fots, med bil eller kollektivtransport.
- ~~Barna lærer trafikkregler for fotgjengere.~~
- ~~Barna lærer om bruk av sansene sine i trafikken.~~
- ~~Barna lærer om bruk av bilbelte, sykkelhjelm og refleks.~~

Kulepunkt fem, seks og sju kan sammenfattes i et kulepunkt. I det kan det stå: Barna får kjennskap til og erfaringer med å ferdes i trafikken ut fra sine forutsetninger.

- Barnehagen har rutiner for å ivareta barnas sikkerhet ved barnehagens parkeringsplass og port. Disse gjennomgås årlig med foreldre og ansatte.

- Barnehagen påvirker **veileder** foreldrene til å sikre barna på vei til og fra barnehagen **ved behov**.
- Trafikksikkerhet og trafikkopplæring er et årlig tema på foreldremøter.

Kommunedirektørens forslag til løsning:

Innspillet tas ikke til følge. Dette begrunnes av at sjekklisten er direkte hentet fra Trygg Trafikk som har utarbeidet punktene i samarbeid med fylkeskommunen. Det er denne eksakte listen vi som kommune må forholde oss til for å se hvilke punkter hver enkelt barnehage oppfyller, og hvilke punkter som må jobbes videre med på veien mot sertifisering som trafikksikker barnehage og trafikksikker kommune. Dette anses ikke å bli et problem, da de endringene som foreslås går ut på det samme som allerede står i listen.

4. Leksvik Pensjonistforening v/leder Georg Høgsve:

Vil sterkt henstille til kommunen om å gi tiltaket gang- og sykkelvei ved Krobrua 1.prioritet på listen for fylkeskommunale veier (står som tiltak nr. 10).

Kommunedirektørens forslag til løsning:

Innspillet tas til følge. Tiltak nummer 1 og 2 på listen «fysiske tiltak langs fylkesveier» har fått de øverste plassene fordi de er generelle og de skal minne oss på at vi hele tiden skal søke å oppnå disse. På tiltak nummer 3 er planleggingen allerede igangsatt langs Haltveien og det er derfor hensiktsmessig at kommunen jobber aktivt opp mot fylkeskommunen for å få fullført dette tiltaket når kommunen selv har lagt ned mye penger og ressurser på å få planlagt dette. Det foreslås derfor at tiltaket om gang- og sykkelvei over Krobrua flyttes opp som nytt punkt nummer 4 på listen. Tiltaket vil da stå øverst når arbeidet med Haltveien blir ferdig, og anses som et viktig punkt for å bedre sikkerheten for både skoleelever og andre myke trafikanter som ferdes i området.

5. Beboerne i Sørvikgrenda i Hasselvika v/Roger Holmeng:

- Ønske om redusert hastighet på strekningen forbi Sørvikgrenda langs fv718 i Hasselvika til 60 km/t. Det er 80 km/t per i dag. Uoversiktlig strekning når man skal kjøre ut på fylkesveien fra sideveiene.
Strekningen er på ca. 500 meter, ca. veireferanse: fv718 hp2 m3220 – hp2 m3757.
- Ønske om at gang- og sykkelveien som slutter ved Hybo (fv718 hp2 m4423) forlenges til etter Sørvika.

Kommunedirektørens forslag til løsning:

- Innspillet tas til følge og foreslås satt inn på listen over «diverse tiltak langs fylkesveier»: *Redusere hastigheten på strekningen ved Sørvikgrenda langs FV718 i Hasselvika til 60 km/t. Fv718 hp2 m3220 – hp2 m3757.*
Administrasjonen har brukt en veiledende modell fra Statens Vegvesen og kommet frem til at anbefalt fartsgrense for strekningen er 60 km/t. Merk at det i dokumentet fra SVV står at «strekninger som vurderes bør være mellom 1 og 3 km» - strekningen som administrasjonen har vurdert er på 500 meter. Det er ikke registrert noen trafikkulykker på strekningen i følge nasjonal vegdatabank.

- Innspillet tas til følge og foreslås satt inn på listen som nytt punkt nummer 20 i listen for «gang- og sykkelveiltak langs fylkesveier» (dvs. plassert under punkt om å merke opp gangfelt ved Kleivaveien i Vanvikan). Foreslår å inkludere hele strekningen fra Hybo og tom. innkjørsel i Fagerdalen. En eventuell bygging av denne vil redusere behov for skoleskyss pga. innenfor 4km til skole. Fv718 hp2 m2972 – hp2 m4423 (= 1,6 km).
G/S-veg langs Hasselvikveien fra Fagerdal til Hybo. Fv718 hp2 m2972 – hp2 m4423.

6. Audun Alseth

Ønsker redusert hastighet på fv720 mellom Fossbrua og Rokseth. Altså ønskes det at 60-sonen som i dag starter ved Rokseth kan forlenges og starte ved Fossbrua i stedet. Det refereres til at det på strekningen er mange kryssninger av veien med både personer, traktorer i næring og biler, samt at det skal ha forekommet mange nestenulykker på strekningen. Om sommeren skal det også være økt trafikk på gårdsveien av laksefiskere og andre turister, både gående og kjørende. Strekningen som ønskes redusert fra 80 km/t til 60 km/t er fra: Fv720 hp3 m3104 – hp3 m4756 (= 1652m eller ca. 1,6 km).

Kommunedirektørens forslag til løsning:

Innspillet tas ikke til følge og inkluderes ikke i trafikk sikkerhetsplanen. Dette baserer seg på en samlet vurdering av strekningen. Administrasjonen har brukt en veiledende modell fra Statens Vegvesen og kommet frem til at anbefalt fartsgrense for strekningen er 80- eller 70 km/t. Strekningen har totalt 7 registrerte trafikkulykker fra 1980-2019, hvor siste ulykke er registret i 2009. Totalt sett vurderes veien som bred og oversiktlig, men lav ferdsel av myke trafikanter. Det antas at en eventuell søknad til fylkeskommunen om å redusere hastigheten på strekningen vil bli avslått.

7. Monica Frandsen

Ønske om å redusere fartsgrensen på fv6362 Holsundveien hp51 m636 – m1016 til 30 km/t (Fartsgrensen er per i dag 50 km/t). I tillegg ønskes det fartshumper langs Holsundveien mellom Råkvåg sentrum og Seljeveien (samme strekning). Barn ferdes her hele dagen.

Kommunedirektørens forslag til løsning:

Innspillet tas til følge og inkluderes i trafikk sikkerhetsplanen. Foreslås satt inn på listen over «diverse tiltak langs fylkesveier»: *redusere fartsgrensen på fv6362 Holsundveien i Råkvåg mellom hp51 m636 – m1016 til 30 km/t. (Fra dagens 30-sonen slutter ved aldershjem og tom. avkjørsel mot Varghattveien). Ønskes også fartsreducerende tiltak på samme strekning.*

8. Solvår Sørheim

- Til hoveddelen ønskes:
 - Langsiktige mål i holdningsskapende arbeid for alle voksne, men særlig for menn i aldersgruppen 30-50 år. Menn i denne aldersgruppen er ifølge statistikk mer representert i alvorlige ulykker enn andre grupper. Et tiltak kan være Trygg Trafikk eller

trafikkskolenes holdningsskapende kurs avholdt på arbeidsplasser en gang i året.

- Holdningsskapende arbeid rundt temaet «kjøring i ruspåvirket tilstand pga. medisinbruk». Dette er også et økende problem særlig for eldre. Dette kan bevisstgjøres gjennom kurs i fora der eldre møtes og på arbeidsplassen. Lag og organisasjoner kan oppfordres gjennom planen til å arrangere temakvelder med f.eks. «medisinbruk og kjøring» som tema.
 - Det blir stadig flere eldre i trafikken, og de ønsker gjerne å beholde førerkortet så lenge det ikke er medisiner eller sykdom som gjør at de ikke kan beholde det. Det hjelper mye med oppfriskningskurs som Trygg Trafikk eller trafikkskoler kan gjennomføre, og her kan også helsearbeidere og leger være hjelpelige med å opplyse om dette. Det betyr så mye for de eldre at de får beholde førerkortet.
 - En må også være mer bevisst gjennom planen på å prioritere tiltak som kommer fram når skoleveien for 5- og 6-åringer kartlegges årlig. Er det trygg skolevei vil foreldre la barna gå i stedet for å kjøre de.
- Innspill fysiske tiltak:
 - Tiltak i Leksvik må prioriteres høyere, særlig Testmann skole buss/bil stopp med henting og levering. Helt bak mål som det er nå, at biler kjører over g/s-bane for å levere og at det er dårlig lys i området.
 - Fortsettelse av g/s-bane fra Håggåkrysset og ned til Leksvik kirke må prioriteres da elever i dette området ikke har krav på skyss.

Kommunedirektørens forslag til løsning:

Innspillene tas delvis til følge:

- Under punkt 8.2 Forebyggende tiltak (s.49) i tabellen Kommunen v/plan legges det til følgende:
 - *Målgruppe: Voksne og spesielt menn i alderen 30-50 år. Tiltak: Kurs/kampanje om holdningsskapende kurs. Ansvar: kan f.eks. avholdes på arbeidsplasser eller lignende.*
- Under punkt 8.2 Forebyggende tiltak (s. 51) i tabellen Kultur, idrett, frivillige lag og organisasjoner, samt i tabellen helsesektor legges det til følgende:
 - *Målgruppe: Voksne og eldre. Tiltak: kurs/kampanje rundt temaet «kjøring i ruspåvirket tilstand pga. medisinbruk». Ansvar: kan f.eks. holdes på arbeidsplasser, eller andre fora der eldre møtes.*
- Under punkt 8.2 Forebyggende tiltak (s. 51) i tabellen helsestasjon – endres til tabellen: *Helsesektor*. Her legges det til følgende punkt:
 - *Målgruppe: eldre. Tiltak: oppfriskningskurs i regi av TT eller trafikkskoler. Ansvar: helsearbeidere, leger o.l. – Positivt for de eldre hvis de får beholde førerkortet lengre.*
- Tatt til følge punkt fire til hoveddelen. Dette er allerede fokus i planen.
- Innspill fysiske tiltak:
 - Punkt 9 under «tiltak på kommunale veier»: Trafikkregulering ved Testmann Minne skole for å bedre hente/bringesituasjon flyttes til nytt punkt 6 i samme liste (under punkt for å bedre situasjonen ved Stadsbygd skole)

- Punkt nummer 15 under «gang- og sykkelveiltak på fylkesveier» blir stående på samme sted videre i planen: G/S-vei fra Fredriksberg til Leksvik sentrum.

9. AtB AS

Generell tilbakemelding om at planen er godt utarbeidet og gir en god oversikt over hvilke tiltak som må utføres de kommende 12 årene. Ingen spesielle merknader til kommunedelplanen.

Kommunedirektørens forslag til løsning:

Tilbakemeldingen tas til etterretning. Brevet fra AtB kan leses i sin helhet blant innspillene til planarbeidet.

10. Stig Myrabakk

Fra Testmann Minne skole er det gang- og sykkelvei opp mot Myrangårdene, deretter blir det opphold i gang- og sykkelveien forbi Myrangårdene og Leksvik barnehage. Etter barnehagen begynner gang- og sykkelveien igjen, og går da videre opp mot Bjønnaveien og Tempelveien. I Bjønnaveien og Tempelveien bor det mange barn som bruker denne strekningen. Ønsker derfor skiltet fotgjengerovergang over vei 6836 til Bjønnaveien, helst forhøyd fotgjengerovergang. Ønsker også gang- og sykkelvei forbi Leksvik barnehage og Myran slik at det blir en sammenhengende gang- og sykkelvei hele strekningen. Det er mye trafikk i området og spesielt når skoleelever ferdes her, dette fordi mange barn leveres i barnehagen på samme tidspunkt.

Kommunedirektørens forslag til løsning:

Innspillet tas delvis til følge.

- Foreslås satt inn på listen over «tiltak på kommunale veier» som nytt punkt nummer 16 – (under eksisterende punkt for å rette opp avkjørsel folkehøgskoleveien): *gang- og sykkelvei langs KV1900 Myragårdsveien hp1 m1 – m243 (mellom eksisterende gang- og sykkelvei ved Fv6836 hp1 m1980 og Leksvik barnehage).*
 - Begrunnelsen for å ikke prioritere dette lenger opp er at strekningen ligger innad i en sone 30 km/t hvor farten skal være lav og veiforholdene tilsier at bilister skal ferdes med varsomhet og skal ta hensyn til myke trafikanter.
- Foreslås satt inn på listen over «gang- og sykkelveiltak på fylkesveier» som nytt punkt nummer 26 (under eksisterende punkt om gangfeltkryssing Kalvtrøa): *Gangfeltkryssing over Fv6836 hp1 m3277 (mellom Myrabakkveien og Bjønnaveien). Spesifikt anbefales opphøyd gangfelt med intensivbelysning for å gjøre kjørende mer oppmerksomme på krysningspunktet.*
- Merknad: tilsvarende punkt med ønske om fotgjengerovergang ved Kalvtrøa fikk avslag fra SVV i 2017 pga. for lav trafikkmengde. Stedet hvor det nå ønskes fotgjengerovergang er tilsvarende likt dette punktet, og man kan da forvente et avslag på søknaden hos fylkeskommunen. Fartsgrense på stedet er 60 km/t, og ÅDT (trafikkmengde) ligger på 500 kjøretøy gjennomsnitt per dag. Kommunen anbefaler allikevel at tiltaket tas med inn i

trafikksikkerhetsplanen slik at det kan søkes inn til fylkeskommunen på en senere tidspunkt dersom veiledningen til anleggelse av fotgjengerovergang endres.

- Fra Statens Vegvesens Håndbok V127: Krysningssteder for gående (2017), s. 8:
 - Risikoen for påkjørsel kan øke ved etablering av gangfelt i områder med lite gangtrafikk på grunn av at kjørende lett kan overse en gående som befinner seg i gangfeltet hvis de ikke forventer kryssing på dette stedet.
 - Det har også vist seg at gående anser gangfelt som et trygt sted å krysse og derfor ofte krysser på en uforsiktig måte.
 - Der hvor forholdene tilsier at det ikke burde være et gangfelt, for eksempel ved steder med høyt fartsnivå, dårlig sikt eller dårlig belysning, risikerer man å få en økning i antall ulykker. På slike steder må det gjøres en grundig vurdering av om det er trafikksikkerhetsmessig forsvarlig å etablere et gangfelt her.
- Fra Statens Vegvesens Håndbok V127: Krysningssteder for gående (2017), s. 12-13:
 - Nye gangfelt anlegges ikke på veger med fartsgrense 60 km/t eller høyere. På steder hvor man vil sørge for fremkommeligheten til gående, brukes sikringstiltak for å oppnå maksimalt fartsnivå på 45 km/t.

11. Fra FAU Fevåg/Hasselvika skole

Det er ønske om fem punkter som bør inn/få høyere prioritering i planen:

- Gang- og sykkelvei over Fevågskardet mellom Hasselvika og Fevåg
- Fartshump ved Rinnarn, ved gangfeltet i krysset mellom Hasselvikveien, Buveien og Sjursvikveien
- Nedsatt fartsgrense ved Sørvikgrenda
- Gang- og sykkelveier forlenges fra Halvardkleiva og fram til innkjørsel ved busskuret i Hasselbukta.
- En generell utbedring av skoleveien for barna i Fevåg/Hasselvika som går på skole på Åsly.

Kommunedirektørens forslag til løsning:

Innspillene tas delvis til følge og inkluderes i trafikksikkerhetsplanen.

- *Gang- og sykkelvei over Fevågskardet mellom Hasselvika og Fevåg* foreslås satt sammen med eksisterende punkt nummer 21 i listen for «gang- og sykkelveiltak på fylkesveier»: Fevågskardet, tilrettelegge for gående og syklende. Punktet blir stående på samme plassering videre.
- *Fartshump ved Rinnarn, veireferanse: fv718 hp2 m5014*, foreslås satt inn som nytt punkt i listen over gang- og sykkelveiltak, som nytt punkt nr. 13 (under punkt om g/s-vei Rørvikveien).
- Nedsatt fartsgrense ved Sørvikgrenda foreslås satt inn på listen over «diverse tiltak på fylkesveier» - samme punkt som innspill fra beboerne i Sørvikgrenda.
- *Gang- og sykkelvei forlenges fra Halvardkleiva til Hasselveien*, foreslås satt inn som nytt punkt nummer 21 (under nytt punkt om G/S-veg Hybo-

Fagerdalen) i listen for «gang- og sykkelveiltak på fylkesveier». Veireferanse fv718 hp2 m7018 – m7721.

- *Generell oppgradering av veien for å bedre trafikksikkerheten på strekningen mellom Rissa og Hasselvika/Fevåg* settes inn som nytt punkt i listen over «diverse tiltak på fylkesveier». Delvis ivare tatt allerede i form av punkter om utbedringer av veien langs fv718, busslommer, gang- og sykkelveiltak og lignende.

12. Fra Jan Erik Furunes

Ber om at Trafikksikkerhetsutvalget arbeider for å få opprettet fotobokser ved særlig utsatte veistreknings, og da i første rekke i Skaugdalsveien på østsiden av Skaugdalen Montessoriskole, og hele strekningen av 715 i Indre Fosen, men først og fremst ved avkjørsel mot Leksvik ved Kråkmo.

Kommunedirektørens forslag til løsning:

Innspillene tas til følge og inkluderes under diverse tiltak i trafikksikkerhetsplanen:

- *Fotoboks over strekning langs fv720 øst for Skaugdalen Montessoriskole, fortrinnsvis mellom fv720 hp3 m9634 – m11511.*
- *Fotobokser over strekning langs hele fv715 i Indre Fosen, fortrinnsvis mellom fv715 hp6 m6203 – m7474 (ved avkjørsel mot Leksvik ved Kråkmo).*

13. Innspill fra Gisle Rørvik

Ved Rørvik ferjeleie på fv715 mangler det både offisielle bussholdeplasser på begge sider av veien, samt gangfelt/fotgjengerovergang for at gående og skolebarn trygt skal kunne krysse veien. Ønsker en senket fartsgrense på 30-40 km/t ved krysset til ferjeleiet i kombinasjon med busslommer på begge sider av veien og gangfelt imellom.

Begrunnelse: Det er risikosport å krysse veien fordi det mangler fotgjengerovergang. Foruten trafikk inn/ut av ferjeleiet, så passerer det også biler forbi i begge retninger med fartsgrense 60 km/t. På vinters tid brøytes den fysiske busslommen nord for veien igjen, som igjen gjør det vanskelig/farlig å gå på bussen når det er snø og brøytekanter. Lommen utgjør også en innkjøring til et fritidshus, samt gangvei opp til øvrig bebyggelse i Rørviklia. Ønskes en forbedring knyttet til å gjøre tiltak «for å trygge adkomst- og av- og påstigningsforhold til skoleskysstilbud». Det trekkes også frem at området er det desidert sterkest trafikkerte området i hele Indre Fosen kommune, og at det ikke er gjort noen ting for å utbedre og tilrettelegge for gående og myke trafikanter, samt adkomst ned til ferjeleiet.

Kommunedirektørens forslag til løsning:

Årsdøgnetrafikk i området, tall fra 2018:

ÅDT 1120 for fv717 mellom Rørvik og Stadsbygd,

ÅDT 1930 for fv715 mellom Rørvik og Vanvikan,

ÅDT 2170 for fv715 ned mot selve ferjeleiet.

Innspillene tas til følge og inkluderes i trafikksikkerhetsplanen:

- *Etablere to fullverdige busslommer, en i hver retning ved ca. veireferanse fv715 hp4 m449 – settes inn under tiltak knyttet til kollektivtransport på fylkesveier. Viktig at busslommene separeres som et eget område utenom*

gårdsveien som går opp til bolig og fritidsbebyggelse nord for veien (for å hindre brukskonflikt mellom kjørende og gående)

- *Redusere fartsgrensen forbi avkjørselen til ferjeleiet. Ca. veireferanse: fv717 hp2 m8300 – fv715 hp4 m1194 – settes inn i listen over diverse tiltak langs fylkesveier.*
- *Opprette fotgjengerfelt mellom busslommene som ønskes bygd ved ferjeleiet på Rørvik (dette er ikke realistisk med mindre farten blir redusert da det ikke anbefales etablering av fotgjengerfelt på veier med fartsgrense 60 km/t eller høyere (Statens Vegvesen, se kommunedirektørens forslag under innspill nr. 10)*

14. Innspill fra Rødsjø Trafikkskole

Ønske om prioritering:

- Lyskilde ved gang- og sykkelvei ved innkjørsel til droppsone ved Testmann Minne skole (ønskes gjort som strakstiltak).
- Lyskilde nærmere gangfelt ved krysset Fv88 og Hallveien.
- Gang- og sykkelvei langs fv755 fra Krobrua til kryss fv88. Her er det skolebarn som ferdes og ellers et populært område for myke trafikanter.
- 40 sone forlenges ved Krobrua da det er en del myke trafikanter som ferdes her.
- Autovern Sagen – Buenget i Verrabotn.
- Rundkjøring Leira
- Tiltak ved Kråkmo mtp. myke trafikanter
- Midtdeler fra Krinsvatnet til Rørvik ferjeleie

Ideer/tiltak for at det ikke skal være noen drepte eller hardt skadde i trafikken i Indre Fosen:

- Opplæring allerede i barnehage
- Mer fokus i barne- og ungdomsskole, samt videregående skole
- Strekningsmåling av fart
- Midtdeler
- Mer synlig politi
- Forbud av varsling av fartskontroller
- Oppfriskningskurs for alle sjåfører med jevne mellomrom

Andre innspill/ønsker:

- At barnehager og skoler kunne hatt foreldrekvelder hvor holdninger i trafikken kunne vært et tema. Barn og ungdoms holdninger i trafikk og bilkjøring formes allerede i barneskolen med foreldre som er sjåfører.

Kommunedirektørens forslag til løsning:

Innspillene tas til følge, og inkluderes delvis i trafikksikkerhetsplanen:

- *Ønske om lyskilde ved gang- og sykkelvei ved innkjørsel til droppsone ved Testmann Minne skole, veireferanse: Fg6840 hp1 m1175 – settes inn under diverse tiltak på fylkesveier*
- *Ønsker forsterket belysning over fotgjengerovergang i krysset fv6840 Håggåveien og kv1315 Hallveien, veireferanse: fv6840 hp1 m1108 – settes inn under diverse tiltak på fylkesveier*

- Gang- og sykkelvei fra Fredriksberg til Leksvik sentrum fv755 beholder eksisterende plassering under gang- og sykkelveiltak (nåværende punkt 15)
- 40-sone forlenges til etter Krobrua – beholder eksisterende plassering under diverse tiltak (ikke prioritert rekkefølge) (nåværende punkt 90)
- Autovern Sagen – Buenget i Verrabotn – beholder eksisterende plassering under diverse tiltak (ikke prioritert rekkefølge) (nåværende punkt 55).
- Rundkjøring Leira – beholder eksisterende plassering under diverse tiltak (ikke prioritert rekkefølge) (nåværende punkt 66).
- Tiltak ved Kråkmo mtp. myke trafikanter, noe usikker på om det her refereres til punkt om g/s-vei langs Kråkmoveien i Leksvik, eller snuplass for buss ved Buktaveien, men begge disse tiltakene foreslås å beholde eksisterende plassering i planen. (nåværende punkt 11 og 33 langs fylkesveier).
- Midtdeler fra Krinsvatnet til Rørvik ferjeleie. Etableres nytt punkt under diverse tiltak på fylkesveier: fv715 midtdeler fra Krinsvatnet til toppen av Vanvikbakken.
 - ➔ Ses i sammenheng med punkt om midtdeler fra toppen av Vanvikbakken til Rørvik ferjeleie som også foreslås flyttes til liste over diverse tiltak på fylkesveier (nåværende punkt 29 under g/s-veier)

Ideer/tiltak for at det ikke skal være noen drepte eller hardt skadde i trafikken i Indre Fosen tas til følge i det videre arbeidet til Trafikkfaglig råd.

Andre innspill/ønsker:

- At barnehager og skoler kunne hatt foreldrekvelder med tema: holdninger i trafikken.
Tas inn som forslag under punkt 8.2 «forebyggende tiltak» i tabellene: barnehage og grunnskole:
 - *Målgruppe: foreldre*
 - *Tiltak: kurs med tema «holdninger i trafikken»*
 - *Ansvar: Ledelsen og kommunen med innleie av kursarrangør, eks. Trygg Trafikk, trafikkskole eller lignende.*

15. Innspill fra Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS

Generell tilbakemelding hvor det minnes om følgende punkter:

- Det må legges til rette for at brann- og redningstjenesten skal kunne utføre effektiv rednings- og slokkeinnsats, uansett årstid, også i anleggsperioder. Dette innebærer også en hensiktsmessig plassering av og nødvendig antall brannkummer, samt ivaretagelse av forskriftsmessig slokkevannskapasitet.
- Under og etter anleggsperioder skal også tilgjengelighet for innsatsmannskaper til omkringliggende bygninger opprettholdes. Det må sikres at sprinkleranlegg og slokkevannsforsyningen fungerer som forutsatt. Dersom vanntilførselen ikke er tilstrekkelig i perioder må det etableres kompenserende tiltak som minimum gir tilsvarende sikkerhet.
- Fysiske trafikksikkerhetstiltak må ikke plasseres og utformes slik at tilgjengeligheten for innsatsmannskap hindres.

Det vises videre til retningslinjer for *Tilrettelegging for rednings- og*

slokkemannskap i TBRT's kommuner. Disse beskriver blant annet veiens minste kjørebredde, maksimal stigning, minste fri kjørehøyde, svingradius og akseltrykk. Det vises også til *Tilrettelegging for rednings- og slokkemannskap* med veiledning.

Kommunedirektørens forslag til løsning:

Tilbakemeldingen tas til etterretning. Brevet fra TBRT kan leses i sin helhet blant innspillene til planarbeidet.

16. Innspill fra MA – Rusfri Trafikk

Generell tilbakemelding om organisasjonens arbeid for rusfri trafikk og trafikksikkerhet.

- I brevet skriver de at: «Vi ser at kommunen har innarbeidet trafikksikkerhet i HMS/internkontrollsystemet som inneholder regler for reiser og transport i kommunens regi, og ved kjøp av transporttjenester. Men vi klarer ikke å finne de på kommunens nettsider».
- De foreslår at Indre Fosen kommune i sin Kommunedelplan Trafikksikkerhet krever:
 - Alkolås i alle egne kjøretøy, samt ha et aktivt forhold til rus blant ansatte i egen bedrift, gjennom for eksempel AKAN. AKAN er en statlig organisasjon som skal bidra til at arbeidslivet settes i stand til å forebygge og håndtere rus- og avhengighetsproblematikk.
 - Alkolås i alle kjøretøy som kjører i tjeneste for kommunen gjennom for eksempel anbud. Dette gjelder for eksempel taxi, renovasjonsbiler, mm.
 - At personbiler som kommunen enten selv eier eller som utfører tjenester for kommunen har god nok innebygd kollisjonssikkerhet, om en arbeidstaker skulle være så uheldig å komme ut for en trafikkulykke. Vi foreslår at dere krever at bilene har 5 stjerner i det europeiske kollisjonsprogrammet Euroncap, noe som er helt i tråd med anbefalinger fra Statens Vegvesen. Sikre biler er et av de tiltakene som har bidratt mest til reduksjon i antallet drepte og hardt skadde i trafikken i Norge. Se rapport og artikkel fra TØI.

Kommunedirektørens forslag til løsning:

- Første kulepunkt: her tror jeg de har lest trafikksikkerhetsplanen litt raskt, for høringsforslaget står det på side 8 skrevet det motsatte: *Indre Fosen kommune oppfyller per i dag de fleste av punktene som trafikksikker kommune utenom 3 stk kulepunkt inkl. det om HMS/internkontrollsystemet.* Det står dermed at dette er et punkt vi per i dag ikke oppfyller, og som vi må jobbe mer med for å kunne sertifiseres som trafikksikker kommune. Dette tas med i svarbrevet til MA – Rusfri Trafikk for å avklare feilinformasjon.
- Forslaget om at kommunen skal kreve en viss standard i sine biler, av sine transportører etc. blir tatt med som en sterk anbefaling når kommunen ser på punktene som må oppfylles for å bli en trafikksikker kommune. Innspillet blir ikke tatt inn i trafikksikkerhetsplanen i denne omgang. Innspillet blir dermed tatt til etterretning.

17. Innspill fra Arne Foss

Forslag: Fartsgrense ved Skaugdalsveien 347 i Rissa nedsatt fra 80 km/t til 60 km/t.

Begrunnelse: For eldre og yngre gående og syklende oppstår farlige situasjoner når f.eks. trailere suser forbi tett inntil hvitstripa. Lavere hastighet gir sjåførene tid til å vike unna, og lufttrykket blir også mindre. Som det er nå tør ikke eldre folk å gå tur etter veien. Støy er også en grunn til å sette ned hastigheten, veien går nær husene og støy fra veien oppleves som et problem. Nedsatt hastighet gir mindre støy.

Kommunedirektørens forslag til løsning:

- Skaugdalsveien 347 ligger på veireferanse: fv720 hp3 m3387, altså foreslår innspillet det samme som i innspill nr. 6 fra Audun Alseth.
- Innspillet tas ikke til følge og inkluderes derfor ikke i trafikk sikkerhetsplanen. Dette baserer seg på en samlet vurdering av strekningen. Administrasjonen har brukt en veiledende modell fra Statens Vegvesen og kommet frem til at anbefalt fartsgrense for strekningen er 80- eller 70 km/t. Strekningen har totalt 7 registrerte trafikkulykker fra 1980-2019, hvor siste ulykke er registrert i 2009. Totalt sett vurderes veien på strekningen som bred og oversiktlig, men lav ferdsel av myke trafikanter. Det antas at en eventuell søknad til fylkeskommunen om å redusere hastigheten på strekningen vil bli avslått.

18. Innspill fra Fylkesmannen i Trøndelag

Innspill til planen på Fylkesmannens ulike fagområder:

- Landbruk: I enkelte tilfeller kan trafikk sikkerhetstiltak, som eksempelvis tilrettelegging for gang- og sykkelveier, også medføre konsekvenser for landbruket langs strekningen. Det er derfor viktig at jordvern er en premiss i planleggingen av de tiltakene som medfører arealbruksendringer. Ut over dette har vi ingen merknader.
- Reindrift: Det gjøres oppmerksom på at Fosen reinbeitedistrikt har flere flyttleier som krysser veier på Indre Fosen. Reinen har også en del områder hvor den naturlig vil trekke veien. Vedlagt kart med informasjon om reinbeitedistrikter.
- Klima og miljø:
 - Hensyn til trafikk sikkerhet må inngå som premiss i fremtidig arealbruk og arealprioriteringer, slik at man i større grad unngår behovet for avbøtende trafikk sikkerhetstiltak.
 - Ønskelig å oppnå en samordning av bolig-, areal- og transportplanleggingen.
 - Tilrettelegge for sykkel, gange og kollektiv.
 - Se sammenhenger i planlegging og planprosesser.
- Helse og omsorg:
 - I planperioden vil Indre Fosen ha en økning i antall eldre. Eldre som risikogruppe. Kan være hensiktsmessig å allerede nå ta hensyn til dette i forhold til systematisk forebyggende tiltak for eldre når det gjelder trafikk sikkerhet.
 - Involvere eldrerådet i arbeidet med kampanjer rettet mot voksne og eldre
- Samfunnssikkerhet:

- Positivt at Indre Fosen gjennom en sammenstilling av tidligere trafikksikkerhetsplaner for Rissa og Leksvik har et helhetlig styringsverktøy for hvordan kommunen skal jobbe med trafikksikkerhet de kommende årene.

Fylkesmannen har ut ifra sine øvrige fagområder ingen ytterligere merknader til planforslaget.

Kommunedirektørens forslag til løsning:

Tilbakemeldingen tas til etterretning, brevet kan leses i sin helhet blant innspillene til planarbeidet.

19. Innspill fra Tom André Bredeesen

Fv718, Udduveien i Rissa, ved avkjørsel til Udduveien 84, 88, 90 ,92 og 94. Fartsgrensen på stedet er 60 km/t. Vi ønsker en tryggere krysning av fylkesveien over til gang- og sykkelveien for våre barn. Et enkelt tiltak vil være å fylle igjen en liten del av grøfta mellom gangvei og vei, slik at barna effektivt kan krysse veien uten å måtte stoppe opp ved grøfta på vei mot gangveien. Det vil også gi en sikrere avstigning fra bussen på vei hjem fra skolen. Da slipper de å gå av på vegskulder/grøft, men kan trygt stige av på ny passasje mellom vei og gangvei. Deretter kan de vente til buss og all annen trafikk har kjørt, før de går fram til veien og krysser den. Det bor i dag 5 barn som går/sykler/busser til og fra skolen fra denne avkjørselen.

Kommunedirektørens forslag til løsning:

Innspillet tas til følge og tas med inn i trafikksikkerhetsplanen.

- *Fylle igjen en liten del av grøft mellom vei og gang- og sykkelvei for å etablere et trygt krysningssted over til gang- og sykkelvei. Veireferanse: Fv718 hp1 m4249. Settes inn som nytt punkt på listen over diverse tiltak langs fylkesveier.*

20. Innspill fra FAU Stadsbygd skole

Ønsker en helhetsvurdering av alle tiltakene som omhandler Stadsbygd sentrum pga. at det må tas høyde for at trafikken gjennom sentrum vil vedvare og kanskje også øke når ny vei Sund-Bradden står ferdig. Trafikken vedvarer uansett pga. skrinleggingen av den nye veien mellom Rørvik og Stadsbygd kirke.

Ønsker:

- Redusere fartsgrensen langs fv717 i sentrum mellom Nyveien og Rørvikveien. Pga. skolevei.
- Utbedringer av krysset mellom Rørvikveien, Kjerkveien, Teglverksveien og Trøaveien. Utfordringer her: dårlig sikt, uoversiktlig, gangfelt på skrå midt i krysset, dårlig og ujevn belysning.
- Problematisk helling på Trøaveien. Når bilene blir stående her (i oppoverbakke) vil de blende den motkommende trafikken slik at det blir vanskelig å se fotgjengere.
- Økt trafikk i kryssområdet som følge av at ny barnehage bygges tett inntil krysset.
- Stien gjennom parken brøytes ikke på vinters tid, og er ellers smal og har en utfordrende bru som er bratt og dårlig sikret. Lite egnet som skolevei.

- Lite hensiktsmessig å benytte veien gjennom det gamle eldresenteret og selve sentrum som skolevei pga. omvei og mye trafikk i området. De fleste elevene benytter da allikevel Kjerkeveien som ikke er tilrettelagt som skolevei.
 - Ønsker veibelysning langs Kjerkeveien.
 - Spørsmål om hva som skjer med traseen gjennom dagens eldresenter når det nye eldresenteret står ferdig, vil denne fortsatt være framkommelig og kunne benyttes av allmennheten på samme måte som i dag?
 - Lite tilrettelagte krysningspunkter i sentrum for å komme over til gang- og sykkelvei i krysset. Uoversiktligheten og mye trafikk gjør dette til et svært utsatt område for myke trafikanter. Økt ulykkesfare.
 - Ønske om etablering av gangfelt over Teglverksveien (mellom Askjemsveien og Dalåmyra), benyttes som skolevei.
 - Etablering av bussholdeplasser for skolebuss ved Rørvik ferjeleie.
 - Ønske om vintervedlikehold på veier som skal benyttes som skolevei, fylket presiserer at veien må være gangbar og åpen for allmenn ferdsel hele året. Dersom strekningen ikke kan regnes som gangbar hele året, vil fylkeskommunen for vinterhalvåret måle avstand langs alternativ vei. Dersom avstanden da overskrider minsteavstand for rett til fri skoleskyss, vil de tilby vinterskyss.
- ➔ De håper at spesielt trafikksituasjonen i sentrum på Stadsbygd blir prioritert i trafikksikkerhetsplanen videre.

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

Innspillet/tilbakemeldingen tas til etterretning og tas til følge i den grad at tiltakene blir stående hvor de står per i dag. Gang- og sykkelveiltak fra Nyveien til Rørvikveien ble prioritert lenger opp av Trafikkkfaglig råd og Arealutvalget før høringsutkastet ble lagt ut. Utfordringene med krysset i sentrum er godt kjent for kommunen og er listet opp som et tiltak i listen over diverse tiltak langs fylkesveier, det samme gjelder redusert fartsgrense.

21. Innspill fra Indre Fosen eldreråd

Eldrerådet vil peke på at hovedhensikten med trafikksikkerhetsarbeidet må være rettet mot å redusere risiko for at ulykker skjer. I denne forbindelse vil en gjøre oppmerksom på at de eldre er den målgruppen med størst risiko for personskader i trafikken – både som fotgjenger så vel som bilførere. Dette må da innebære at på vegstrekninger og i områder hvor det er et stort antall eldre som oppholder seg eller ferdes ofte, må en ta særlig hensyn til at trafikksikringen blir ivaretatt på en forsvarlig måte.

Det planlegges utbygging av et leilighetsbygg øst for Krobrua og man mener det må tas høyde for at mange eldre vil bli beboere her. Det vil da bli enda viktigere å få til et sikkert krysningspunkt for myke trafikanter over Krobrua. Eldrerådet ønsker derfor å henstille til kommunen å prioritere tiltaket med gang- og sykkelvei over Krobrua for å kunne videreutvikle sentrumsområdet i Leksvik.

Kommunedirektørens forslag til løsning:

Innspillet tas til følge. Tiltak nummer 1 og 2 på listen «fysiske tiltak langs fylkesveier» har fått de øverste plassene fordi de er generelle og de skal minne oss

på at vi hele tiden skal søke å oppnå disse. På tiltak nummer 3 er planleggingen allerede igangsatt langs Haltveien og det er derfor hensiktsmessig at kommunen jobber aktivt opp mot fylkeskommunen for å få fullført dette tiltaket når kommunen selv har lagt ned mye penger og ressurser på å få planlagt dette. Det foreslås derfor at tiltaket om gang- og sykkelvei over Krobrua flyttes opp som nytt punkt nummer 4 på listen. Tiltaket vil da stå øverst når arbeidet med Haltveien blir ferdig, og anses som et viktig punkt for å bedre sikkerheten for både skoleelever og andre myke trafikanter som ferdes i området.

22. Innspill fra Jacob Thronsen

Ønsker at det bør vurderes flere trafiksikkerhetstiltak i Karetveien, Leksvik, da hele Karetveien brukes til skolevei for mange av elevene både på grunnskolen og videregående skole. Det er skiltet gjennomkjøring forbudt i området mellom Hallveien og Vinnasand/fv755 i begge kjøreretninger. Dette forbudet blir ignorert av mange og trafikkmengden har økt mye etter at svømmehallen/flerbrukshuset Smia har åpnet. Det er 30-sone i hele Karetveien, men også dette ignoreres av mange. Spesielt i lunsjtider for vgs og arrangementer ved idrettsanlegget i Trøa kjøres det spesielt fort.

Ønsker derfor at det vurderes ytterligere trafiksikkerhetstiltak for Karetveien, for eksempel fartsdempere, belysning og kontroller av både gjennomkjøring og fart for å sikre skolevei og beboere i Karetveien.

Kommunedirektørens forslag til løsning:

Innspillet tas til følge. Kommunen har allerede før jul 2019 vært i kontakt med politiet og sagt ifra om at det ønskes flere kontroller i området. Beboerne henvises også til å kontakte politiet dersom de ønsker flere og økte kontroller på strekningen.

Tiltak som foreslås satt inn i trafiksikkerhetsplanen:

- *Fartshumper i kv1320 Karetveien mellom hp1 m710 – hp1 m1010. Kanskje 3-4 stk. humper for å begrense farten og overholdelse av fartsgrensen, spesielt på langstrekket mellom Karetveien9/10 og Karetveien 24. Foreslår at dette settes inn som nytt punkt nr. 12 under tiltak på kommunale veier. Mellom dagens punkt 11 og 12.*

23. Innspill fra Statens vegvesen

Konkrete innspill til planen:

- De er spesielt fornøyd med de forebyggende tiltakene (kap 7.2 kunne kanskje vært en del av kapittel 8?) og handlingsdelen.
- I kapittel 3.4 Aktivitetsmål – Fysiske tiltak er Statens vegvesen nevnt som en aktør ved utbedring/vedlikehold av fylkesveier. Deres engasjement på fylkesveier er etter 1.1.2020 begrenset til sektoransvar, samt at de vil være vedtaksmyndighet for skilting.
- De fysiske tiltakene er bare delvis prioritert og kan derfor havne utenfor den lista som Trøndelag fylkeskommune skal utarbeide. Dette er uansett forhold som må diskuteres konkret med fylkeskommunen siden de fra 01.01.20 har totalansvaret for alle fylkesveier.

Kommunedirektørens forslag til løsning:

- Kapittel 7.2 Forebyggende tiltak blir stående som eget underkapittel slik det gjør i dag.
- I kapittel 3.4 Aktivitetsmål – Statens Vegvesen fjernes fra punktet og det blir kun stående Trøndelag fylkeskommune. I ny plan vil det da stå: *Indre Fosen kommune skal aktivt samarbeide med Trøndelag fylkeskommune for å utbedre og vedlikeholde fylkesveier, særlig med tanke på risikoutsatte strekninger.*
- Innspillene forøvrig tas til etterretning.

24. Innspill fra samarbeidsutvalget i Skogly friluftsbarnehage

- Spørsmål om det under byggingen av ny vei Sund-Bradden vil få økt trafikkbelastning, også av tyngre kjøretøy i anleggsfasen?
- Ønske om å redusere fartsgrensen forbi barnehagen ved å forlenge 50-sonen fra Reinsalen til etter man har passert barnehagen (til bakketoppen sør for Skogly). 70-sonen starter da fra denne bakketoppen og går til Skardet. Begrunnes med høy hastighet, uoversiktighet og ønske om mer trafiksikkerhet for barnehagen som ukentlig ferdes langs veien.
- Fortsatt ønske om en gangsti mellom Skogly samfunnshus og gangfeltet ved Rein.

Kommunedirektørens forslag til løsning:

- Det er per nå ikke avklart hvorvidt det vil bli økt trafikkbelastning forbi Skogly i anleggsfasen til ny vei Sund-Bradden, men dette er nærliggende å anta.
- Forslag om senket fartsgrense/flytting av fartsgrense tas til følge og inkluderes som nytt punkt under diverse tiltak langs fylkesveier trafiksikkerhetsplanen: *50-sonen ved Reinsalen forlenges til bakketoppen sør for Skogly. 50-sonen slutter per i dag (70-sonen starter) ved veireferanse: Fv717 hp1 m2262. Ønskes forlengelse av 50-sonen frem til veireferanse: fv717 hp1 m2597.*
- Punkt med ønske om gangsti mellom Skogly og Rein videreføres som tiltak for området Reins kloster og Reinsalen (gang- og sykkelveitiltak langs fylkesveier), blir stående på samme sted.

25. Innspill fra skoleledelsen ved Åsly skole

- Nye læreplaner i fag innføres høsten 2020. Kompetansemålene er endret. Kompetansemålene som er referert til i trafiksikkerhetsplanen vil være feil fra august 2020. Dette bør endres.
- Foreslår at det som gjelder grunnskolene i del 8.2 forebyggende tiltak skrives om. Det som må være styrende for skolens trafikkopplæring er kompetansemålene i læreplanen. Dette må komme klart fram i planen.

Kommunedirektørens forslag til løsning:

Innspillene tas delvis til følge.

- Kapittel 4 Kommunens rolle og ansvar. Forskrift til opplæringsloven. Del om kunnskapsløftet endres til å inneholde oppdatert informasjon fra ny læreplan «fagfornyelsen» som trer i kraft fra høsten 2020. I dokumentet vil det stå følgende:

Fagfornyelsen – læreplanene

Nye læreplaner for grunnskolen og gjennomgående fag i videregående opplæring. For 1.-9.trinn og vg1 blir de innført august 2020, for 10.trinn og vg2 blir de innført august 2021, for vg3 blir de innført august 2022.

- 1. – 2. årstrinn (kroppsøving): øve seg på trygg ferdsel i trafikken
- 1. – 4. årstrinn (kroppsøving): forstå og følge regler i trafikken
- 1. – 10. årstrinn (kroppsøving): vurdere risiko og trygghet ved ulike uteaktiviteter, forstå og gjennomføre sporløs og trygg ferdsel
- På mellomtrinnet og ungdomsskolen er det flere læringsmål innenfor kroppsøving og naturfag som har særlig relevans for trafikkopplæringen. Dette kan for eksempel være læringsmål som inneholder arbeid med fart, akselerasjon, lys, syn, farger, bruk av rusmidler osv.

Alle ungdomsskoler kan tilby Trafikk som valgfag. Faget er sentralt for å bidra til at elevene forstår hva det innebærer å ferdes trygt i trafikken. Kjerneelementer i faget er samhandling i trafikken, ansvar og risikoforståelse, folkehelse og miljø. Endringene fra Kunnskapsløftet til Fagfornyelsen går ut på at den nye læreplanen er mindre bundet til konkrete formuleringer i trafikalt grunnkurs, samt at det foreslås mer overordnede kompetansemål. Sentralt innhold i trafikalt grunnkurs skal fremdeles være dekket av valgfaget.

- Det som gjelder grunnskolene i punkt 8.2 Forebyggende tiltak er delvis skrevet om. Se vedlagt nederst forslag til endringer som gjelder for grunnskoler under punkt 8.2. *

26. Innspill fra elevrådet ved Testmann Minne skole

Elevrådet ved Testmann Minne skole stiller seg positive til kommunens trafikksikkerhetsplan, og er glad for at blant annet gatebelysning langs Hallveien og trafikkregulering ved Testmann Minne er med i tiltakslista. Trafikkreguleringen bør på plass snarest, da dette er et stort problem.

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

Tas til etterretning. Tiltakene blir stående på nåværende plassering.

27. Innspill fra Tove Karin Lein

Opplever at kommunen ikke tar på alvor situasjonen med hvor farlig krysset i Stadsbygd sentrum og strekningen langs Kjerkeveien er, da dette ikke prioriteres høyere i kommunens trafikksikkerhetsplan. Strekningene oppleves som trafikkfarlige, uoversiktlige, med mye trafikk både i form av ferjetrafikk og ellers trafikk i bygda, mange gående og syklende.

Kommunedirektørens forslag til løsning:

Innspillene fra beboerne på Stadsbygd blir tatt på alvor, kommunen er klar over at situasjonen både langs Kjerkeveien og i krysset i sentrum ikke er optimal og periodevis svært trafikkfarlig. Trafikkfaglig råd har sagt at de ønsker å se på helheten av situasjonen i sentrum, heller enn å utføre enkelttiltak.

Krysset i sentrum står på listen over diverse tiltak, som ikke står i noen prioritert rekkefølge. Det gjøres uansett en vurdering av hvilke tiltak som ses på som viktigst for å jobbe med opp mot fylkeskommunen. Prioriteringen gjøres ut fra skole og skolevei, så de tiltakene det refereres til er absolutt innenfor disse kriteriene. Det er Trafikkfaglig råd og Arealutvalget som bestemmer hvilke tiltak som skal arbeides med først og sist.

Forutsetningene for hvilke tiltak som har blitt prioritert tidligere er gjort ut ifra at det skulle komme ny vei fra Rørvik til Stadsbygd kirke, og at trafikken gjennom sentrum da ville gått betraktelig ned. Når dette ikke lenger er tilfellet gjøres det en alternativ vurdering av strekningene.

Ønsker også å bemerke at gang- og sykkelvei langs Kjerkveien mellom Nyveien og Rørvikveien ble prioritert opp av Trafikkfaglig råd før høringsutkastet ble publisert. Dette ble gjort nettopp fordi strekningen ses på som viktig mtp. høy trafikkmengde og mye gang- og sykkeltrafikk.

Innspillene tas til etterretning. Tiltakene blir stående på nåværende plassering.

28. Innspill fra Gisle Håvard Bedin

Ønsker et trafiksikkerhetstiltak hvor man flytter fylkesvei 720 ved Flyta i Rissa lenger vekk fra gårdstun/mer mot nord, samt at man retter ut svingen og får ned kurvaturen.

Det begrunnes med at veien per i dag går tett ved gårdstunet og kun skilles av et dobbelt rekkverk mellom veien og huset. Det oppleves i tillegg mye støy fra veien, samt uheldige følger som f.eks. at når det brøytes langs fylkesveien spruter det snø inn i deres hage/eiendom og på huset som ligger tett ved veien. Det er derfor ønskelig å flytte veien lengre mot nord ved å spreng seg inn i fjellet. På denne måten kan man oppnå å rette ut svingen, samt at kurvaturen på veien flates mer ut for å bedre stigningsforholdene. Dette tiltaket vil være til nytte både for beboerne på gården Flyta da de får trafikken trukket lengre vekk, men også til nytte for brukerne av fylkesveien da de vil kunne oppnå en mer oversiktlig og trafiksikker veitrasé.

Det må også nevnes at det per i dag ikke er tilrettelagt for myke trafikanter utenfor veibanen dersom de går/sykler langs veiens skulder mot gårdstunet. Ved et eventuelt møte mellom to biler her i tillegg til myke trafikanter har de ikke noe sted å gjøre av seg mot det doble rekkverket som er satt opp mot huset. Strekningen oppleves derfor ikke som trygg for myke trafikanter.

Beboerne på Flyta eier per i dag på begge sider av veien og foreslår at det kan opprettes et masseuttak der hvor ny vei ønskes anlagt (pga. at fjellmasser uansett må sprenges dersom veien skal flyttes).

Kommunedirektørens forslag til løsning:

Innspillet tas til følge og inkluderes i listen over diverse tiltak langs fylkesveier:

- *Fv720 ved Flyta i Rissa flyttes mot nord (vekk fra gårdstun) slik at man retter opp svingen og får ned kurvaturen. Veireferanse: fv720 hp2 m7439. Skrives som nytt underpunkt under punktet om: total risikovurdering av*

trafikksituasjonen ved Flyta. Fartsgrensen på stedet er 60 km/t og ÅDT er på 820 (tall fra 2018). Det er i vegvesenets database registret to bilulykker i svingen, en i 1994 og en i 2014.

29. Innspill fra Linda Brandås

Leirdalsveien, skolevei for ytterbygda. Denne veien trenger flere gatelys, da det kun er lys i Fagerkinnan. Veldig uoversiktlig flere steder, fartsgrense burde vært senket fra 80 km/t til 50 km/t. Veien er «stengt» når skoleelevene går til og fra skolen. Dette overholdes ikke. Mye trafikk når veien er stengt.

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

Kv1415 Leirdalsveien i Leksvik. Veien er i nasjonal vegdatabank (NVDB) registrert med fartsgrense 50 km/t, gyldig fra 01.01.1980. Siden strekningen er registrert med fartsgrense 50 km/t endres skiltingen langs veien slik at dette stemmer overens. Det blir satt opp skilt for 50 km/t i begge retninger, pluss at eksisterende skilt med gjennomkjøring forbudt i tidsrom hvor veien benyttes som skolevei opprettholdes. Kommunen har i tillegg kontaktet politiet som er håndhevende myndighet for skilt for å kontrollere at skiltene blir overholdt. Politiet skriver i en mail til kommunen at de vil foreta kontroller på stedet en stund etter at nye skilt har blitt satt opp slik at alle har mulighet til å innrette seg etter nye skilt og registrere at det er endret skilting på stedet før de eventuell foretar en kontroll.

- *Gatebelysning langs Leirdalsveien (benyttes som skolevei) – Kv1415 hp1 m0 – m1686.* Foreslås satt inn på listen over tiltak på kommunale veier under punkt om g/s-vei langs Myrgårdsveien – tiltaket blir da nytt punkt nr. 19 i denne listen.

30. Innspill fra Stig Myrabakk

Ønske om å anlegge en liten parkeringsplass nord for Testmann Minne skole for å kunne hente barn uten avtale. Da barna begynner å gå direkte nordover hadde det vært veldig bra med en liten parkeringsplass for ca. 3-4 biler.

Det foreslås å anlegge denne parkeringsplassen i krysset mellom fv6836 Myraveien og pv1895 Tronstadhåggåveien (nord for sistnevnte vei).

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

- *Anlegge en liten parkeringsplass (plass til 3-4 biler) nord for Tronstadhåggåveien i krysset ved fv6836 Myraveien.* Foreslås satt inn på listen over diverse tiltak langs fylkesveier.

* Forslag til endringer i punkt 8.2, gjelder grunnskoler:

Grunnskole

Barneskolen (1. – 7. trinn) utarbeider en felles plan for opplæring. I planen skal følgende tema være utarbeidet:

- Fra 4.trinn gjennomføres sykkelopplæring, sykkelkontroll og sykkelprøver.
- Det skal gis opplæring i skiltbruk og hjelmbruk.
- Materiell fra Trygg Trafikk anbefales tatt i bruk på skolene.
- Alle skoler skal sterkt anbefale bruk av sykkelhjelmer ha sykkelhjelpåbud for elever og ansatte som sykler til og fra skolen.
- Alle skoler anbefales å delta på kurs i regi av Trygg Trafikk og sykkelopplæring ved Eberg trafikkgård.
- Alle skoler anbefaler og oppmuntrer 1.trinns elever til å ta tar i bruk signalfargede skolesekker med refleks fra Trøndelag fylkeskommune.

Ungdomsskolene (8. – 10.trinn) utarbeider en felles plan for opplæring. I planen skal følgende tema være utarbeidet:

- Ungdomsskolene skal ha trafikk i sine planer og ha egen kontaktlærer i løpet av planperioden. Ungdomsskolene skal ha trafikk i sine årsplaner der det naturlig fremgår av kompetansemål.
- Påbud om bruk av sykkelhjelmer på aktiviteter i skolens regi, samt anbefale og oppmuntre til bruk av hjelmer til og fra skolen.
- Skolen skal tilby trafikk grunnkurs og mopedopplæring som valgfag. Skolen kan tilby trafikk som valgfag.
- Ungdom og trafiksikkerhet tas opp på alle fellessamlinger og elevene skal kunne beskrive og trafiksikre egen skolevei ut ifra deres oppfatning av utfordringene. Dette for å bevisstgjøre elevenes trafikkunnskap.
- Ungdom og trafiksikkerhet tas opp i fellessamlinger med elevene.
- Elevene skal kunne beskrive hvordan de kan trafiksikre sin egen skolevei ut ifra deres oppfatning av utfordringene. Dette for å bevisstgjøre elevenes trafikkunnskap.

Målgruppe	Tiltak	Ansvar
Foreldre/foresatte	Informasjon om trafiksikkerhet på skolevei på foreldremøter, særlig viktig for nye elever før skolestart.	Skolen ved trafikkansvarlig lærer og FAU
Foreldre	Kurs med tema: holdninger i trafikken	Ledelsen og kommunen med innleie av kursarrangør
Ansatte	Oppfriskningskurs i trafikk	Leder og kommunen med innleie av kursarrangør
Ansatte	Valg av trafikkansvarlig lærer og kursing av lærer	Skoleleder

Alle foreldre, ansatte og andre	6-åringer på skolevei	Alle (Strykkes pga. inngår i punkt om trafikksikkerhet på skolevei)
1.klasse	Utdeling av refleksvest	Sparebanken eller andre
1.klasse + alle	Informasjon om «bussvett»	Skolen + bussjåfører
4.klasse	Sykkeldag	Skolen + Trygg Trafikk
Alle klasser	Politibesøk	Politi + skole
Alle klasser	Bruk av læreplanen mht. trafikk i alle fagområder, valgfag trafikk Gjennomfører trafikkopplæring i henhold til kompetansemål i læreplanen.	Faglærer og trafikkansvarlig lærer
10.klasse	Det oppfordres sterkt til å arrangere Trafikalt grunnkurs	Trafikkansvarlig lærer og trafikkskole i samarbeid med politiet Skolen i samarbeid med trafikkskole og evt. politi

Uttalelse fra utvalg

Ungdomsrådet

Eldrerådet

Rådet for mennesker med nedsatt funksjonsevne

Andre råd eller utvalg

JA/NEI

Nei

Ja

Nei

Ja

Endringer foreslått av Trafikkfaglig råd, møte 25.02.20:

- Innspill: rette opp avkjøringen mellom Nordheimsenteret og ny vei ved Rema, slik at det blir et vinkelrett krysningspunkt. Dvs. flytte avkjørselen til Nordheimsenteret lengre mot nord. Se dette i sammenheng med sentrumsplanen og fotgjengerfelt over Hertug skules vei. Settes opp som nytt punkt i listen over tiltak på kommunale veier, under punktet om å rette opp avkjørsel til Fosen folkehøgskole.
- Innspill 5 til TS-plan om gang- og sykkelvei til Sørвика. Kommunedirektørens forslag til vedtak var å etablere gang- og sykkelvei fra Hybo til Fagerdalen. Dette punktet deles opp i to, slik at det i et punkt foreslås g/s-vei fra Hybo til Sørвика, og deretter i et nytt punkt g/s-vei fra Sørвика til Fagerdalen. Sistnevnte punkt fra Sørвика til Fagerdalen settes inn under punktet som omhandler strekningen Hybo-Sørвика.

- Innspill 14: forslag om midtdeler fra Krinsvatnet til Rørvik ferjeleie. TFR foreslår alternativt å etablere rumlefelt heller enn midtdeler på det meste av strekningen.
- Punkt 5 under tiltak langs kommunale veier: tiltak ved Stadsbygd skole. Her foreslås det å sperre avkjørselen til Teglverksveien (veireferanse fv6390 hp1 m4560 / sør for samfunnshuset/ved fotballbanen) pga. at det er et veldig farlig krysningspunkt for gang- og sykkelveitrafikken som kommer ned bakken enten fra sentrum eller fra skolen. Alternativt forslag er at trafikken skal kjøre til samfunnshuset og hallen via avkjørsel nord for samfunnshuset (veireferanse fv6390 hp1 m4408), og deretter kjøre ned mellom samfunnshuset og hallen for å parkere.
- Foreslå å sette inn nytt tiltak under diverse tiltak langs fylkesveier: *Utbedre fv6374 Rotåsveien. Bedre siktlinjer, ta ned terreng og rette opp veien på flere punkter hvor det er uoversiktlig, skjevt og trangt. Særlig trangt/vanskelig for busser ved nytt autovern ved Svartelva og kurvaturproblemer ved Kvitlia.*

Andre endringer i plandokumentet:

- Nummer i tiltakslisten er oppdatert etter fremlagt forslag for Trafikkfaglig råd 25.02.20 og Arealutvalget 10.03.20.
- Innspill til plandokumentet er bakt inn i tiltakslistene og dermed ikke lenger markert som nye tiltak i det ferdige dokumentforslaget.
- Plan ID er lagt til i plandokumentet på side 2.

Konsekvenser for kommunen:

Handlingsdelen i planen skal gjelde for 4 år av gangen. Handlingsdelen som ligger inne i planen nå inneholder mange flere tiltak enn hva som er realistisk å få gjennomført i løpet av 4 år. Listene som ligger i handlingsdelen nå gir allikevel en god oversikt over trafikksituasjonen i kommunen, da spesielt i henhold til satsingsområdene som kommunen har valgt å jobbe med de neste 12 årene.

Det er viktig at kommunen årlig tar en gjennomgang av handlingsdelen, og at en i forbindelse med økonomi- og handlingsplanarbeidet trekker ut hvilke tiltak som skal gjennomføres i neste periode. Det skal også årlig tas en faglig gjennomgang og analyse av innholdet i handlingsdelen og trafikksituasjonen i kommunen for at listen hvert år skal oppdateres med tanke på faktiske situasjon.

Kostnadene for de ulike tiltakene fremgår i plandokumentet/handlingsdelen. Kostnadene vil bli nærmere utbedret i forbindelse med budsjett- og økonomi- og handlingsplanarbeidet i kommunen. For å få gjennomført alle tiltakene som står på listen «Fysiske tiltak på kommunale veger» må det settes av 2 millioner kroner årlig frem til 2032.

Kommunikasjonstiltak:

Etter kommunestyrets vedtak kunngjøres planen i samsvar med plan- og bygningslovens bestemmelser.

Vedtatt plan vil bli kunngjort i Fosna-Folket, og lagt ut i sin helhet på kommunens hjemmeside. Involverte myndigheter og berørte parter vil bli tilskrevet.

Vedlegg:

1. Kommunedelplan Trafikksikkerhet 2020-2032
2. Samlet liste over alle høringsinnspill