



**ØRLAND
KOMMUNE**

Trafikksikkerhetsplan

2011-2015

Revisjon av tiltaksdelen gjennomgått og godkjent av leder i

Trafikksikkerhetsutvalget 13.11.2019

INNHold

INNHold.....	2
1. HISTORIKK KOMMUNAL TRAFIKKSIKKERHETSPLAN.....	4
2. RELASJON TIL ANDRE KOMMUNALE PLANER.....	4
2.1 Kommuneplanens samfunnsdel 2013-2026	4
2.2 Kommunedelplan for gang, sykkel – og opplevelsesveger 2015-2026.....	5
2.3 Folkehelse.....	6
3. STFK'S TRAFIKKSIKKERHETSPLAN.	6
4. FØRINGER FOR DET FOREBYGGENDE TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET.	6
5. TRAFIKKSIKKERHETSUTVALGET I ØRLAND.....	6
6. VISJONER OG MÅL	7
7. REGISTRERINGER OG PROBLEMANALYSE.....	8
7.1 Ørland kommune	8
7.1.1 Areal og transportplanlegging	8
7.1.2 Vegnett	8
7.1.3 Trafikkmengde.....	9
7.1.4 Trafikkmønster	11
7.1.5 Fartsgrenser	11
7.1.6 Skolekretser.....	12
7.1.7 Gang- og sykkelveger og fortau.....	12

7.2 ULYKKER OG UTRYGGHET	13
7.2.1 Politirapporterte personskadeulykker.....	13
7.2.2 Alvorlighetsgrad.....	18
7.2.3 Uhellskategorier	19
7.2.4 Trafikantgrupper.....	20
8. TILTAK	22
8.1 Større tiltak på vegnettet.....	22
8.1.1 Gang- og sykkelveger	22
8.1.2 Kryssløsninger og øvrig vegnett	24
8.2 Tiltak på Fylkesvei med ramme < 1 million kroner	25
8.3 Tiltak på kommunal vei med ramme < 1 million kroner	26
8.4 Mindre tiltak.....	26

1. HISTORIKK KOMMUNAL TRAFIKKSIKKERHETSPLAN.

Ørland kommune har hatt egen kommunal plan for trafikksikkerhet siden 2001 som har vært rullert regelmessig. Plan for perioden 2007 - 2010 ble vedtatt av kommunestyret 21.06.2007, mens oppdatert plan for 2011-2015 ble sist **vedtatt endret 08.12.2012**. Denne **endringen var** en forenklet revidering med fokus på å oppdatere trafikkdata og handlingsdelen. Temadel om trafikkulykker er ikke oppdatert siden 2011.

Den kommunale planen har sin forankring i tilsvarende planer på nasjonalt og fylkeskommunalt nivå. Tradisjonelt har den kommunale planen hatt sterkt fokus på fysiske tiltak langs gater og veier i form av tekniske tiltak. Ansvar for trafikksikkerhetsarbeidet har **tidligere** ligget hos teknisk etat som kommunal veiforvalter. Nå ligger **det administrative ansvaret hos kommunens planmyndighet**.

2. RELASJON TIL ANDRE KOMMUNALE PLANER.

2.1 Kommuneplanens samfunnsdel 2013-2026

Kommuneplanens samfunnsdel 2013-2026 ble vedtatt 13.11.2014. Den tar utgangspunkt i at Ørland går inn i en periode med vekst og utvikling av lokalsamfunnet. Den legger blant annet vekt på:

- Skape et attraktivt bosted med bolyst for en økende befolkning
- Folkehelse som grunnleggende verdi
- Bevisst miljøsatsing og klimatilpassing

Å skape et attraktivt og sikkert trafikksystem i kommunen, spesielt for myke trafikanter, er et viktig virkemiddel for å oppnå dette.

Spesielt anleggsfasen for ny kampflybase har hatt et fokus i Ørland kommune den siste perioden. I kapittelet om folkehelse i anleggsfasen til kampflybaseutviklingen beskrives dette: «Ørland kommune har et spesielt stort fokus på trafikksikkerhet og sikring av barn på skolevei.»

2.2 Kommunedelplan for gang, sykkel – og opplevelsesveger 2015-2026

Kommunedelplan for gang, sykkel – og opplevelsesveger 2015-2026 ble vedtatt 10.09.2015. Målene i denne planen er:

1. Flere skal velge å gå eller sykle framfor å bruke bil
2. Flere barn og ungdom skal sykle eller gå til og fra skole på trafikksikre løsninger
3. Turvegnettet skal styrkes slik at flere finner det attraktivt å sykle eller gå på tur
4. Gjennom utbygging av gang/sykkelvegnettet skal kommunens natur og historie tilgjengeliggjøres og formidles

Den definerer følgende virkemidler for å oppnå disse målene:

1. Definere et sammenhengende sykkelvegnett mellom viktige målpunkt i kommunen og mot nabokommunen.
2. Søke traséer som er trafikksikre og trygge og som samtidig tilbyr opplevelser med særskilt vekt på strekninger som samtidig fungerer som snarveger
3. Utnytte og eventuelt oppruste eksisterende drifts- og private kjøreveger for å redusere investeringskostnadene og dermed sikre raskere tilrettelegging
4. Holdningskampanjer

De overordnede prioriteringene for større tiltak er fastlagt i denne planen. For Gang/sykkelveger langs hovedvegnettet er det lagt vekt på trafikksikkerhet og potensialet for helårs bruk. Følgende strekninger er prioritert og ligger til grunn for arbeid med finansiering av større og sammenhengende tiltak overfor myke trafikanter:

1. Uthaug – Hårberg (rute 3.0)
2. Skankegrenda – Skiftkrokan
3. Opphaug – Lundavoll
4. Ottersbo – Skankegrenda
5. Lundavoll - tilknytning rute 2.0
6. Opphaug – grense Bjugn (rute 1.0)
7. Skiftkrokan – Futura
8. Grande – Brekstad (rute 1.4)

2.3 Folkehelse....

3. STFK'S TRAFIKKSIKKERHETSPLAN.

Sør-Trøndelag fylkes trafikksikkerhetsplan er sist revidert for perioden 2014-2017. Her er det tre prioriterte områder:

- Spesielt risikoutsatte unge menn
- Myke trafikanter
- Trafikksikkerhet og folkehelsearbeid

Spesielt trafikksikkerhet for myke trafikanter og folkehelsearbeid har vært vektlagt av Ørland kommune blant annet gjennom vedtatt «Kommunedelplan for gang, sykkel – og opplevelsesveger 2014-2026»

4. FØRINGER FOR DET FOREBYGGENDE TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET.

Med bakgrunn i tidligere føringer som er lagt i gjeldende trafikksikkerhetsplan for Sør Trøndelag fylkeskommune har Ørland kommune sammen med resten av fosenkommune gått inn for at det skal utarbeides en felles "forebyggende del" for Fosen som skal inngå i de kommunale trafikksikkerhetsplanene. Arbeidet med denne "forebyggendedelen" skjer i regi av Fosen Regionråd, aktører fra den enkelte kommune vil være representanter fra helse- og oppvekstsektoren.

Når det gjelder fysiske tiltak knyttet til trafikksikkerhetsarbeidet vil den enkelte kommune utarbeide egne planer. Ørland kommune har i denne trafikksikkerhetsplan derfor fokus på fysiske tiltak i tilknytning til det lokale trafikkbildet.

5. TRAFIKKSIKKERHETSUTVALGET I ØRLAND

Komite for plan, drift og landbruk har rollen som trafikksikkerhetsutvalg i Ørland kommune. Sekretærfunksjonen ivaretas av administrasjonen (delegert).

6. VISJONER OG MÅL

Planen er i sin helhet tuftet på "nullvisjonen" nedfelt i nasjonal transportplan i forhold til trafikkulykker. Denne har som endelig mål at vi skal ha null drepte og hardt skadde i trafikken og som delmål at vi innen 2020 skal ha en reduksjon på 1/3 i forhold til dagens tall når det gjelder personer som blir drept eller hardt skadde i trafikken.

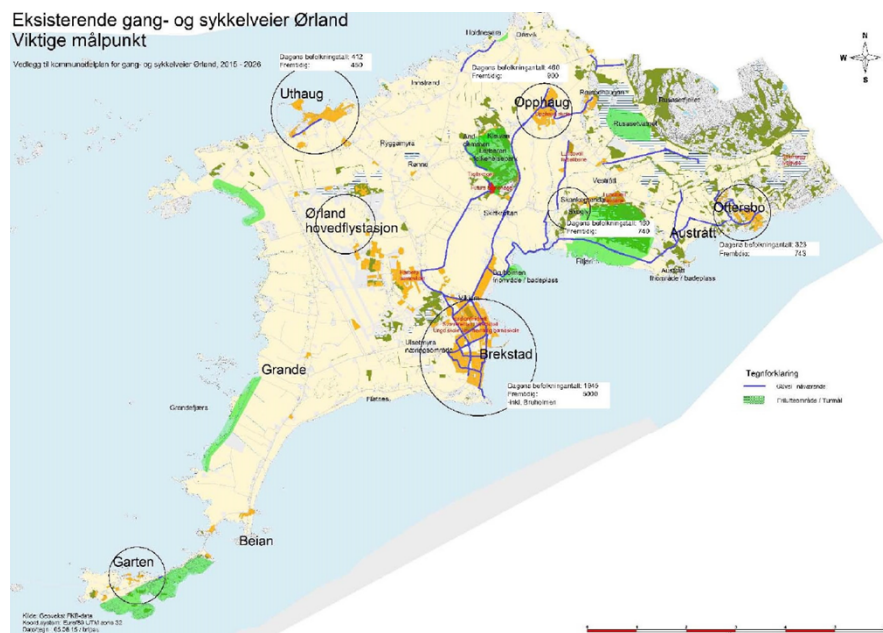
For å nå dette målet er kommunene tiltenkt en sentral rolle hvor en må satse tverrsektorielt i langt større grad enn hva som har vært tilfelle så langt.

7. REGISTRERINGER OG PROBLEMANALYSE

7.1 Ørland kommune

7.1.1 Areal og transportplanlegging

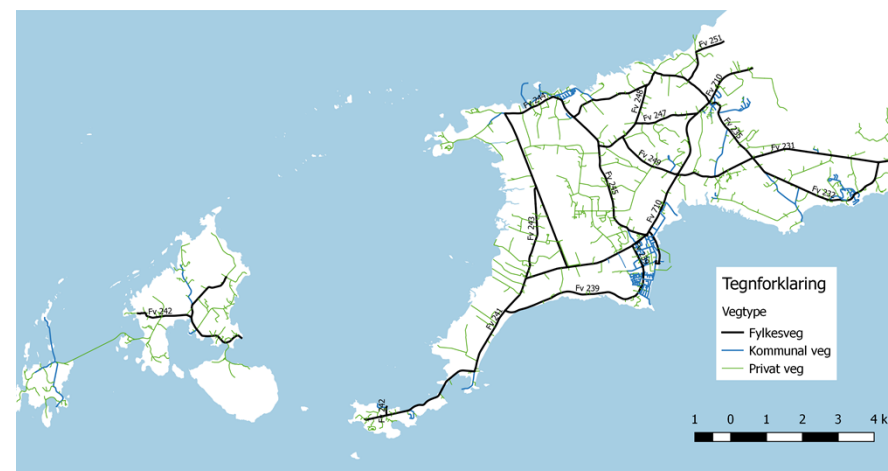
Sentrumsstrukturen er preget av Brekstad som et transportknutepunkt og med bygdesentra både på Uthaug, Opphaug og Ottersbo samt fergeleie på Garten med forbindelse til øyene Storfosna og Kråkvåg.



Figur 1. Viktige målpunkt som grunnlag for sammenhengende gang- og sykkelveier i Ørland (fra: Kommunedelplan for gang, sykkel – og opplevelsesveger 2015-2026)

7.1.2 Vegnett

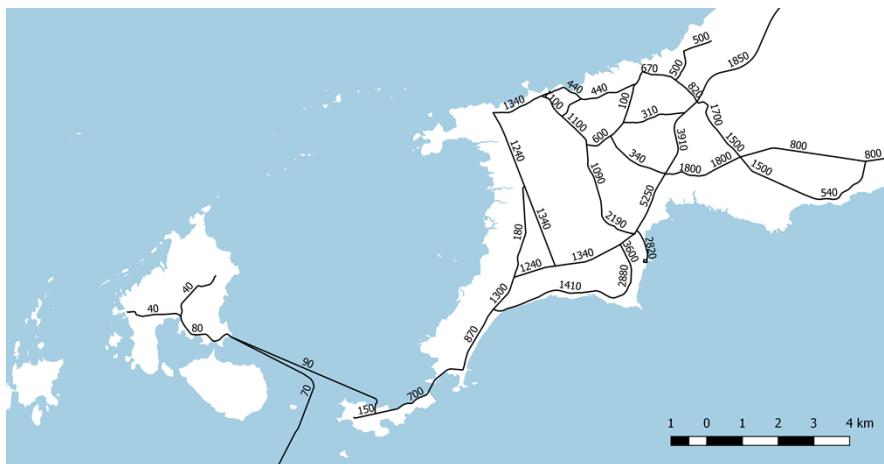
Vegnettet i kommunen består av private, kommunale og Fylkesveger. Fv 710 var tidligere riksveg, men ble omklassifisert til fylkesveg i forbindelse med Forvaltningsreformen i 2010.



Figur 2. Vegnett i Ørland kommune

7.1.3 Trafikkmengde

Fv 710 har mest trafikk med ÅDT (kjøretøy/døgn) i kommunen. Trafikkmengden i Ørland kommune er generelt langt høyere enn på resten av Fosen. Mens fylkesvegnettet i Ørland utgjør cirka 10% av det totale på Fosen, utgjør trafikkarbeidet cirka 17%. Dette medfører at det er større utfordringer for trafikkavvikling spesielt i kryss, i Ørland sammenlignet med øvrige Fosen-kommuner.

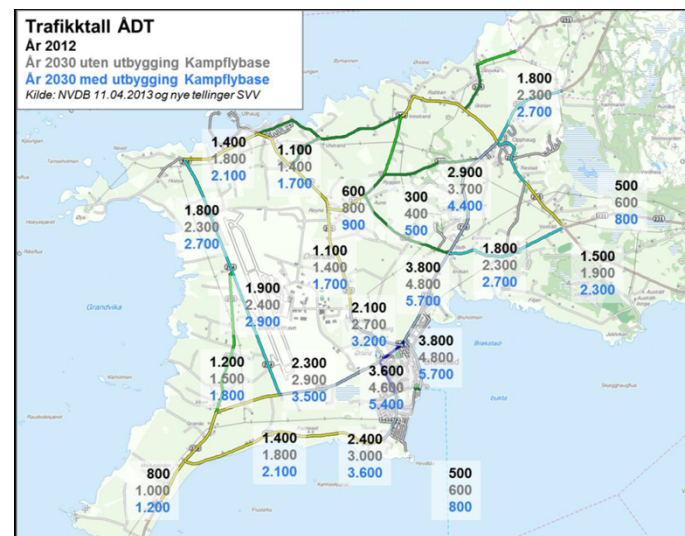


Figur 3. Offisielle trafikk tall 2015

I forbindelse med konsekvensutredninger til reguleringsplan for kampflybasen i 2013 ble det gjort utredninger av fremtidig trafikk. Beregningene er basert på daværende offisiell trafikkmengde som er vurdert å øke med 50% frem til 2030.

Ørland kommune har satt i gang egne trafikk tellinger for å få oversikt over utviklingen av trafikk. Disse viser en vekst i trafikk,

spesielt på Fv 710 og Fv 245. Veksten her er til dels langt større enn forutsett i 2013.



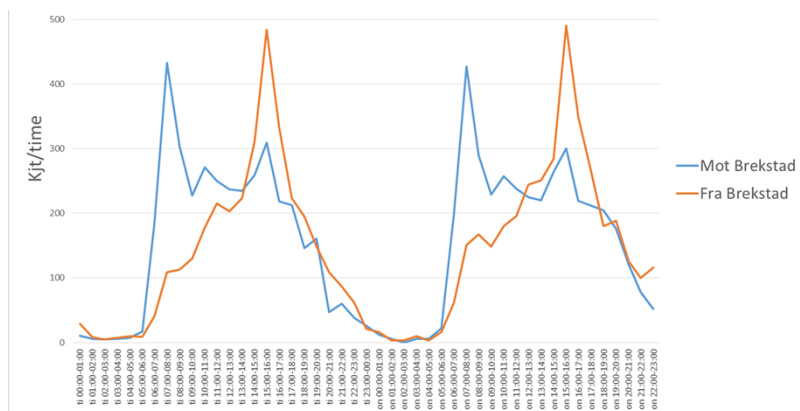
Figur 4. Beregnet fremtidig trafikk i 2030 (KU transport 2013)



Figur 5. Foreløpige trafikk tall etter tellinger 2016 (Tall fra nye tellinger i rødt)

7.1.4 Trafikkmønster

Trafikken på Fv 710 har et typisk mønster med jobbreiser i retning Brekstad. I makstimen er trafikknivået i en retning på 450-500 kjt/time. Total trafikk utgjør i makstimen cirka 800 kjt/time.

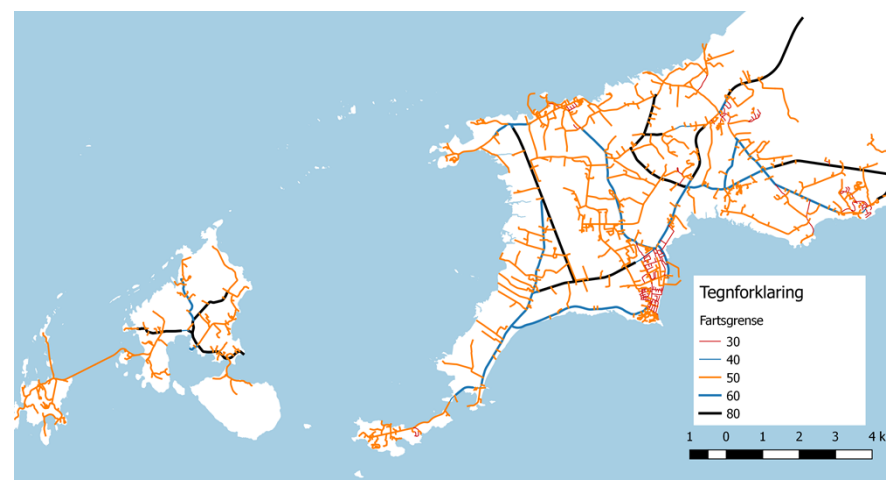


Figur 5. Retningsbestemt trafikk på Fv 710 mellom Brekstad og Skiftkrokan

Periodevis er det kø på morgen og ettermiddag og kan spesielt medføre utfordringer i kryss.

7.1.5 Fartsgrenser

Oversikten over fartsgrenser viser at mindre enn halvparten av fylkesvegnettet har generell faregrense 80 km/t. Det er utstrakt bruk av 60 og 50 km/t der det er bebyggelse langs vegen. På Hovde (Brekstad) er det også brukt 30 km/t langs fylkesveg hvor det ligger boligområder helt inntil fylkesveg 239.



Figur 6. Fartsgrense på fylkesveger 2010

7.1.6 Skolekretser

Kommunen er delt i to skolekretser; Hårberg og Opphaug . Barn fra Ottersbo og Uthaug sogner til Opphaug. Barn fra Grande, Garten, Storfosna og Kråkvåg sogner til Hårberg skole. Dagens praksis med henblikk på. tilskudd til skoleskyss er:

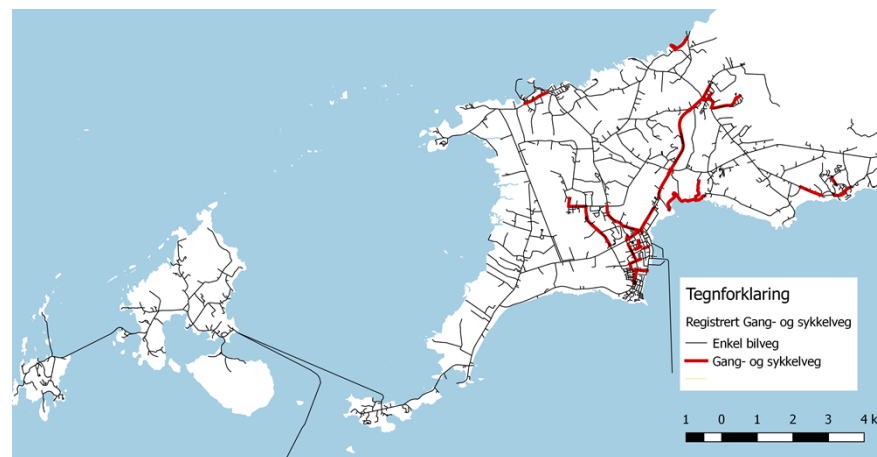
Lovpålagt ordning som finansieres gjennom refusjon:

- alle som har lengre skoleveg enn 4 km, får fri skoleskyss hele året
- alle 6-åringer som har lengre skoleveg enn 2 km, får fri skoleskyss hele året

Tidligere ble barn langs definerte trafikkfarlig veg tilbudt skoleskyss finansiert av kommunen. Denne praksisen er avsluttet og alle får nå individuell vurdering av behov for skoleskyss ut over den lovpålagte ordningen.

7.1.7 Gang- og sykkelveger og fortau

Ørland kommune har et delvis utbygd gang- og sykkelvegnett. Planleggingen og rekkefølge på utbygging av et sammenhengende gang- og sykkelvegnett er gjort i Kommunedelplan for gang, sykkel – og opplevelsesveger 2015-2026.



Figur 7. Eksisterende gang- og sykkelvegnett i Ørland kommune



Figur 8. Plankart for sammenhengende gang- og sykkelvegnett i Ørland kommune

7.2 ULYKKER OG UTRYGGHET

Registreringene av ulykker og utrygghet i Ørland kommune retter seg mot politirapporterte personskadeulykker. Ulykkesdataene er ikke oppdatert etter 2010.

7.2.1 Politirapporterte personskadeulykker

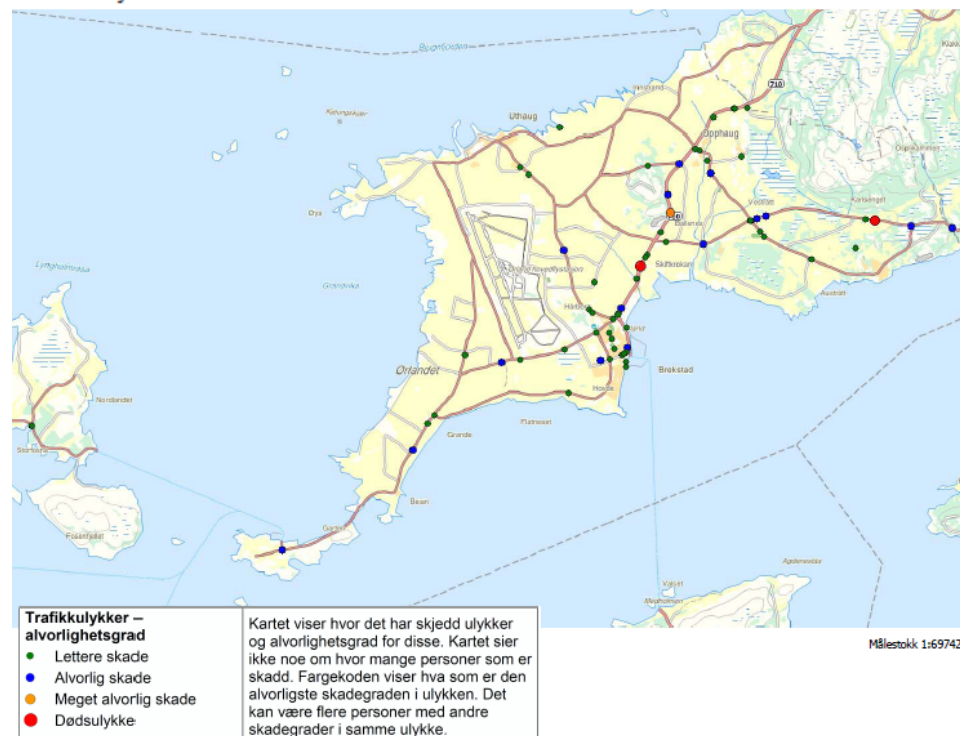
Det er i årene 1990-2010 registrert 133 personskadeulykker og to dødsulykker hos politiet i Ørland kommune. Det er ingen punkt i kommunen med mer enn en politirapportert ulykke i løpet av fire år. Ulykkene er for få til å beskrive noe mønster.

*Politiregistrerte trafikkulykker
Ørland kommune 1990-2010*

Måned.	Antall ulykker	Antall drepte / skadde	Antall drepte	Antall meget alv skadde	Antall alvorlig skadde	Antall lettere skadde	Antall drepte / hardt skadde
Jan	5	6	0	0	0	6	0
Feb	11	12	0	0	2	10	2
Mar	2	2	0	0	1	1	1
Apr	7	10	0	0	2	8	2
Mai	9	12	0	1	0	11	1
Jun	8	9	0	0	3	6	3
Jul	7	9	0	0	4	5	4
Aug	14	19	1	0	5	13	6
Sep	8	8	0	0	1	7	1
Okt	5	8	0	0	1	7	1
Nov	10	18	0	0	4	14	4
Des	12	20	1	0	2	17	3

sum	98	133	2	1	25	105	28
-----	----	-----	---	---	----	-----	----

Trafikkulykker Ørland kommune 1991-2010



Figur 9. Trafikkulykker og alvorlighetsgrad.

Ulykker med drepte/hardt skadde Ørland 1991-2010



Trafikkulykker – alvorlighetsgrad

- Lettere skade
- Alvorlig skade
- Meget alvorlig skade
- Dødsulykke

Kartet viser hvor det har skjedd ulykker og alvorlighetsgrad for disse. Kartet sier ikke noe om hvor mange personer som er skadd. Fargekoden viser hva som er den alvorligste skadegraden i ulykken. Det kan være flere personer med andre skadegrader i samme ulykke.

Figur 10. Drepte/hardt skadde.

Alle ulykker Brekstad 1991-2010



Trafikkulykker – alvorlighetsgrad

- Lettere skade
- Alvorlig skade
- Meget alvorlig skade
- Dødsulykke

Kartet viser hvor det har skjedd ulykker og alvorlighetsgrad for disse. Kartet sier ikke noe om hvor mange personer som er skadd. Fargekoden viser hva som er den alvorligste skadegraden i ulykken. Det kan være flere personer med andre skadegrader i samme ulykke.

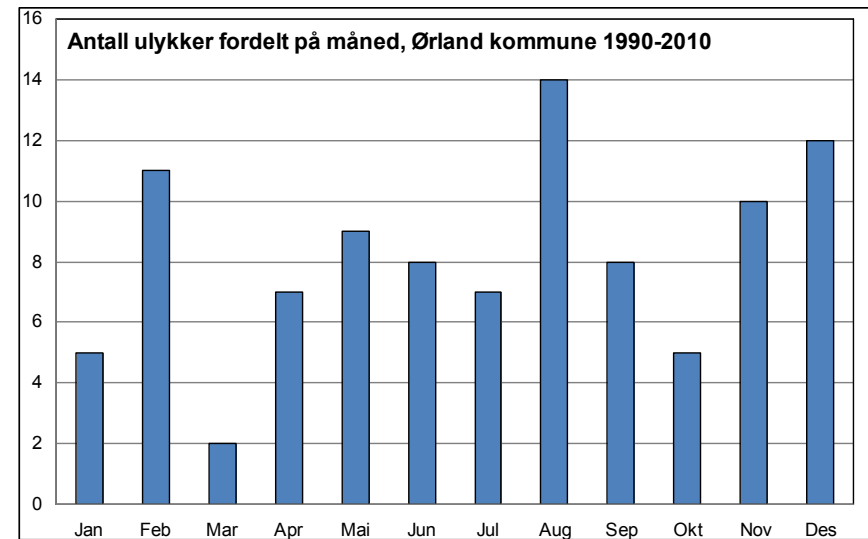
Målestokk 1:9620

Figur 11. Ulykker Brekstad.

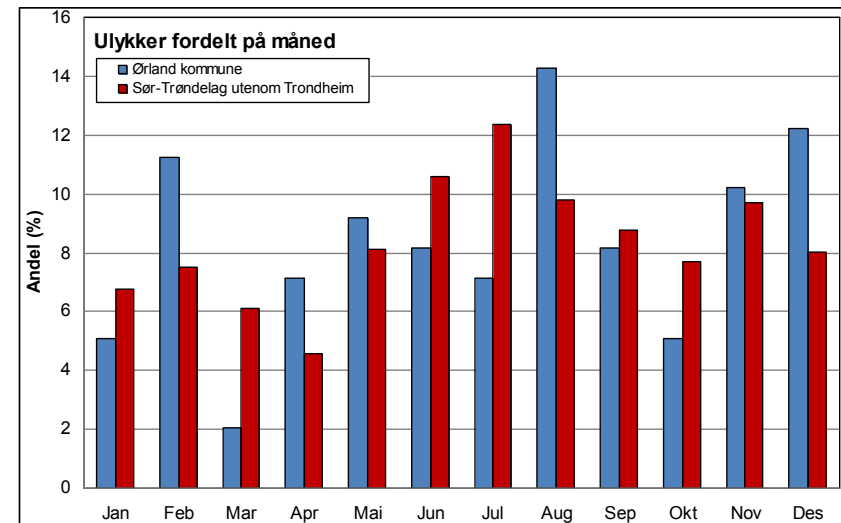
Ørland kommune Trafikksikkerhetsplan 2011-2015

Måned.	Ørland kommune		Sør-Trøndelag utenom Trondheim	
	Antall ulykker	Andel (%)	Antall ulykker	Andel (%)
Jan	5	5,10	74	6,76
Feb	11	11,22	82	7,50
Mar	2	2,04	67	6,12
Apr	7	7,14	50	4,57
Mai	9	9,18	89	8,14
Jun	8	8,16	116	10,60
Jul	7	7,14	135	12,34
Aug	14	14,29	107	9,78
Sep	8	8,16	96	8,78
Okt	5	5,10	84	7,68
Nov	10	10,20	106	9,69
Des	12	12,24	88	8,04

*) tall for fylket gjelder 2006-2010



Figur 12. Ulykker fordelt pr måned - Ørland.

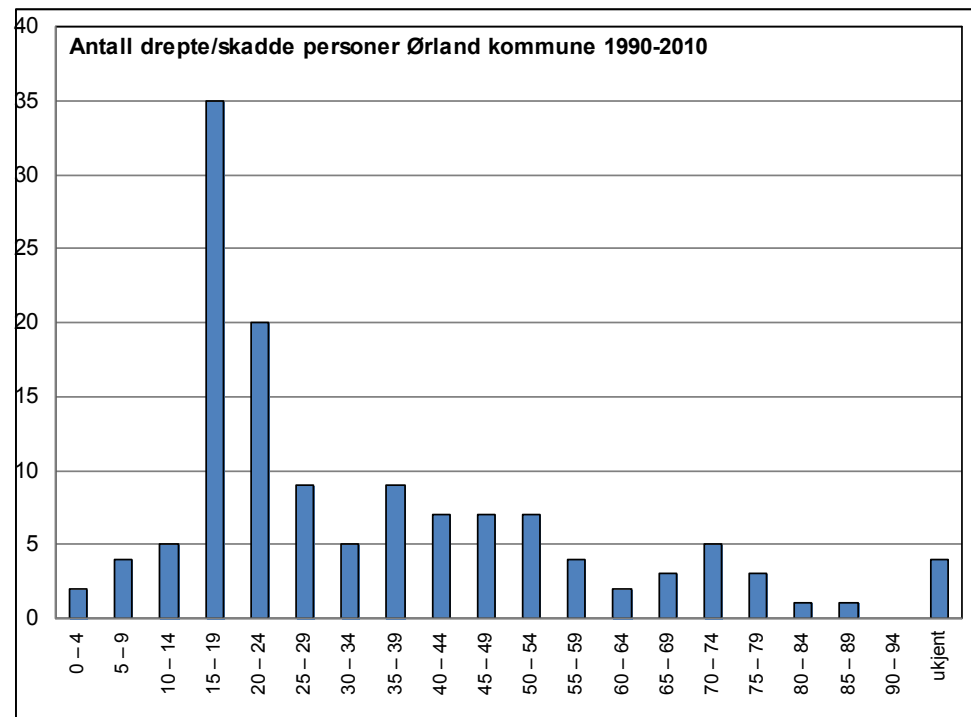


Figur 13. Ulykker fordelt pr måned - Ørland/Sør-Trøndelag

Ørland kommune Trafikksikkerhetsplan 2011-2015

Aldersgruppe	Antall drepte / skadde	Antall drepte	Antall meget alvorlig skadde	Antall alvorlig skadde	Antall lettere skadde	Antall drepte / hardt skadde
0 – 4	2	0	0	0	2	0
5 – 9	4	0	0	0	4	0
10 – 14	5	0	0	1	4	1
15 – 19	35	0	0	8	27	8
20 – 24	20	1	1	3	15	5
25 – 29	9	0	0	0	9	0
30 – 34	5	0	0	2	3	2
35 – 39	9	0	0	1	8	1
40 – 44	7	0	0	1	6	1
45 – 49	7	0	0	2	5	2
50 – 54	7	0	0	0	7	0
55 – 59	4	0	0	2	2	2
60 – 64	2	0	0	0	2	0
65 – 69	3	0	0	1	2	1
70 – 74	5	0	0	1	4	1
75 – 79	3	0	0	1	2	1
80 – 84	1	1	0	0	0	1
85 – 89	1	0	0	0	1	0
90 – 94	0	0	0	0	0	0
ukjent	4	0	0	2	2	2
sum	133	2	1	25	105	28

Politiregistrerte ulykker ut i fra alder.

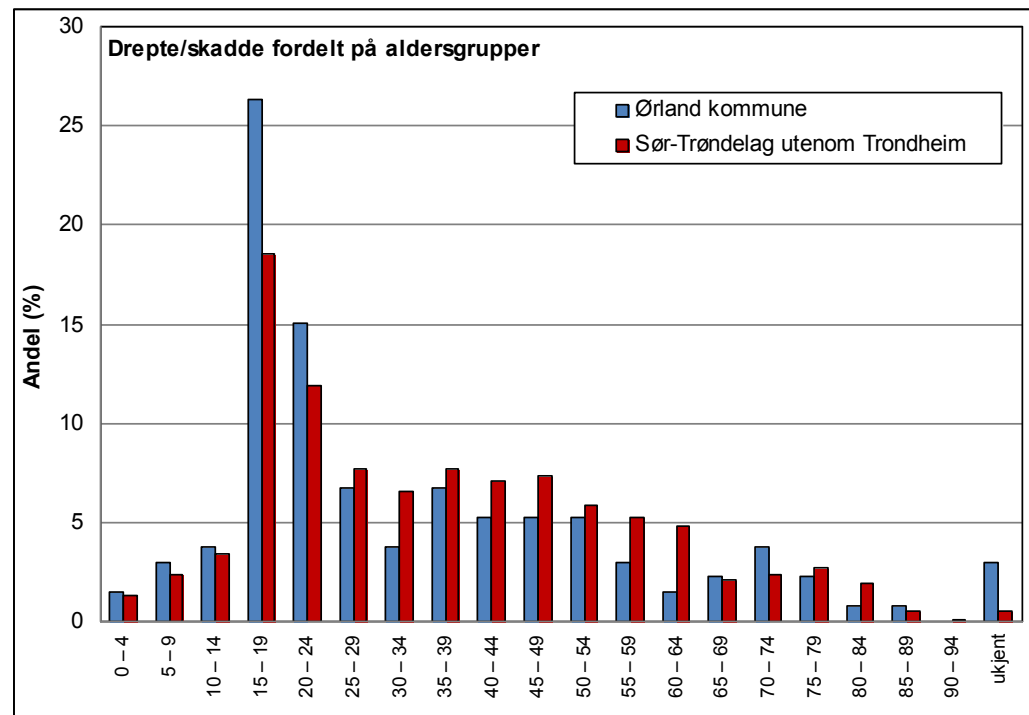


Figur 14. Antall drepte/skadde Ørland kommune.

Ørland kommune Trafikksikkerhetsplan 2011-2015

Aldersgruppe	Ørland kommune		Sør-Trøndelag utenom Trondheim	
	Antall personer	Andel (%)	Antall ulykker *)	Andel (%)
0 – 4	2	1,50	21	1,29
5 – 9	4	3,01	38	2,34
10 – 14	5	3,76	56	3,44
15 – 19	35	26,32	301	18,51
20 – 24	20	15,04	194	11,93
25 – 29	9	6,77	125	7,69
30 – 34	5	3,76	106	6,52
35 – 39	9	6,77	125	7,69
40 – 44	7	5,26	115	7,07
45 – 49	7	5,26	120	7,38
50 – 54	7	5,26	95	5,84
55 – 59	4	3,01	85	5,23
60 – 64	2	1,50	78	4,80
65 – 69	3	2,26	34	2,09
70 – 74	5	3,76	39	2,40
75 – 79	3	2,26	44	2,71
80 – 84	1	0,75	31	1,91
85 – 89	1	0,75	9	0,55
90 – 94	0	0,00	2	0,12
ukjent	4	3,01	8	0,49
sum	133	100,00	1626	100,00

*) tall for fylket gjelder 2006-2010



Figur 15. Drepte/skadde fordelt på alder.

2010	1	1	0	0	0	1	0
------	---	---	---	---	---	---	---

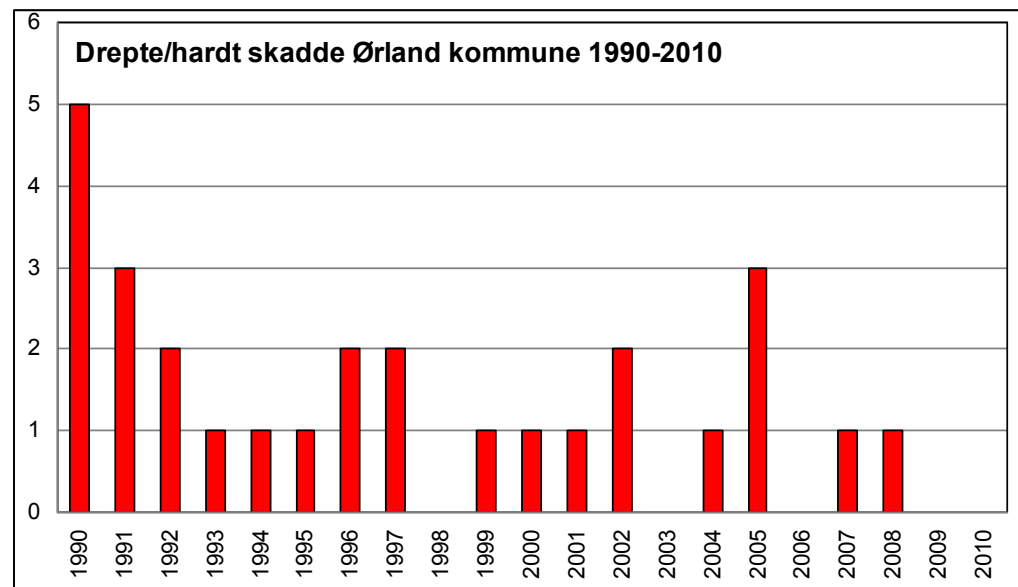
7.2.2 Alvorlighetsgrad

De politirapporterte personskadeulykkene har i gjennomsnitt lav alvorlighetsgrad sammenlignet med fylket forøvrig.

Tabell 1 viser hvordan ulykkene fordeler seg slik på alvorlighetsgrad for årene 2000-2010.

0-visjonen pålegger oss å redusere antallet ulykker med meget alvorlig skadde eller drepte særskilt. Det er 1 ulykker med meget alvorlig skadde i perioden.

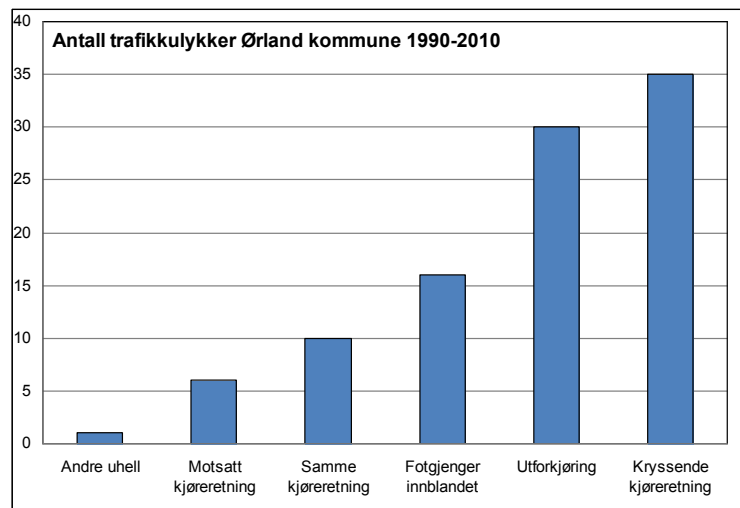
År.	Antall ulykker	Antall drepte / skadde	Antall drepte	Antall meget alv skadde	Antall alvorlig skadde	Antall lettere skadde	Ant drepte / hardt skadde
1990	10	11	0	0	5	6	5
1991	5	10	0	0	3	7	3
1992	4	4	0	0	2	2	2
1993	7	8	0	0	1	7	1
1994	3	5	1	0	0	4	1
1995	2	5	0	0	1	4	1
1996	8	13	0	0	2	11	2
1997	5	7	1	0	1	5	2
1998	5	8	0	0	0	8	0
1999	5	7	0	0	1	6	1
2000	4	7	0	1	0	6	1
2001	3	5	0	0	1	4	1
2002	7	9	0	0	2	7	2
2003	2	2	0	0	0	2	0
2004	4	6	0	0	1	5	1
2005	5	7	0	0	3	4	3
2006	3	3	0	0	0	3	0
2007	5	5	0	0	1	4	1
2008	7	8	0	0	1	7	1
2009	3	2	0	0	0	2	0



Figur 16 Drepte/ hardt skadde 1990 - 2010

7.2.3 Uhellskategorier

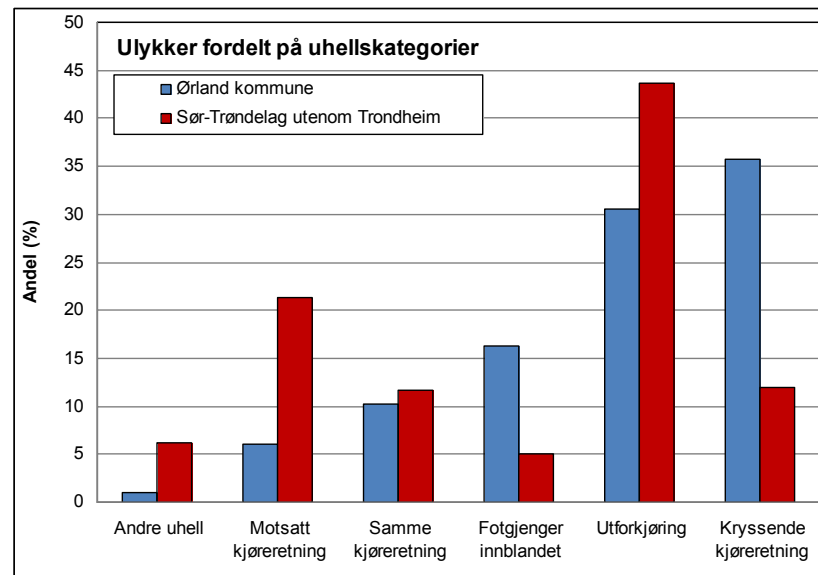
År.	Antall ulykker	Antall drepte / skadde	Antall drepte	Antall meget alvorlig skadde	Antall alvorlig skadde	Antall lettere skadde	Antall drepte / hardt skadde
Andre uhell	1	1	0	0	1	0	1
Motsatt kjøreretning	6	12	1	0	3	8	4
Samme kjøreretning	10	11	0	0	4	7	4
Fotgjenger innblandet	16	17	0	0	5	12	5
Utforkjøring	30	45	0	1	7	37	8
Kryssende kjøreretning	35	47	1	0	5	41	6
	98	133	2	1	25	105	28



Figur 17 Personskadeulykker fordelt på ulykkeskategori 1990 - 2010

Uhellskode hovedkategori	Ørland kommune		Sør-Trøndelag utenom Trondheim	
	Antall ulykker	Andel (%)	Antall ulykker *)	Andel (%)
Andre uhell	1	1,02	68	6,22
Motsatt kjøreretning	6	6,12	234	21,39
Samme kjøreretning	10	10,20	128	11,70
Fotgjenger innblandet	16	16,33	55	5,03
Utforkjøring	30	30,61	478	43,69
Kryssende kjøreretning	35	35,71	131	11,97
Sum	98	100,00	1094	100,00

*) tall for fylket gjelder 2006-2010

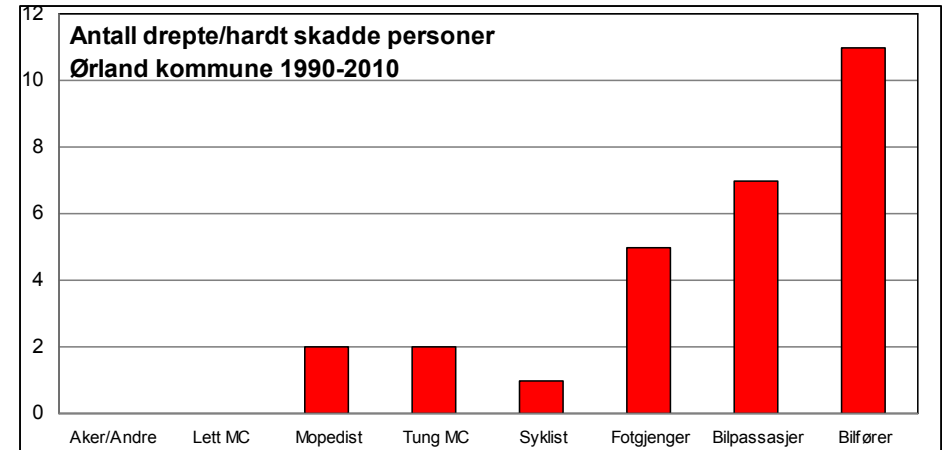


Figur 18. Ulykker fordelt på uhellskategorier.

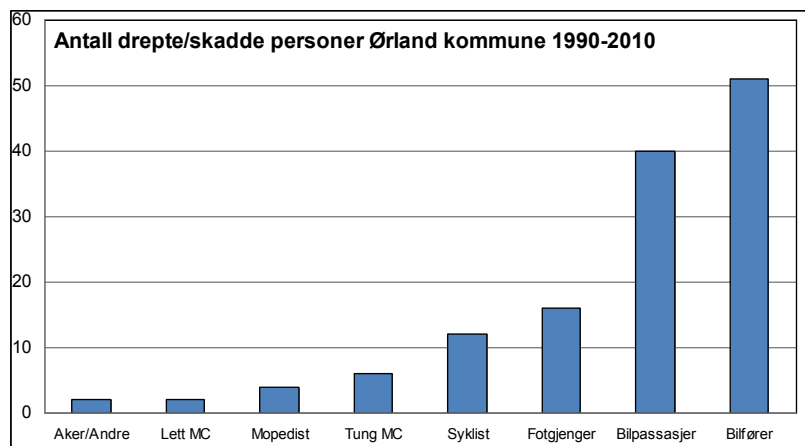
Figur 19. Ant. Drepte/skadde - trafikantgruppe

7.2.4 Trafikantgrupper

Trafikantgruppe	Antall drepte / skadde	Antall drepte	Antall meget alv skadde	Antall alvorlig skadde	Antall lettere skadde	Antall drepte / hardt skadde
Aker/Andre	2	0		0	2	0
Lett MC	2	0	0	0	2	0
Mopedist	4	0	0	2	2	2
Tung MC	6	0	0	2	4	2
Syklist	12	0	0	1	11	1
Fotgjenger	16	0	0	5	11	5
Bilpassasjer	40	1	1	5	33	7
Bilfører	51	1	0	10	40	11
Sum	133	2	1	25	105	28



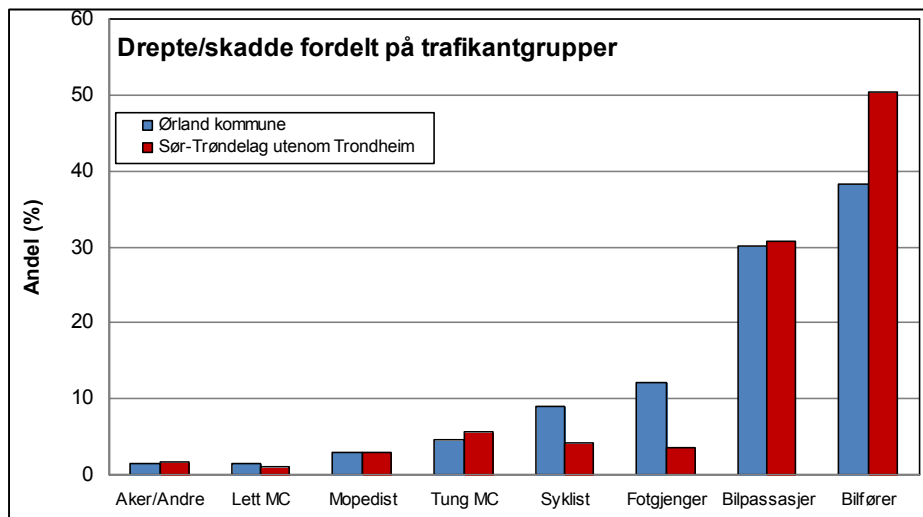
Figur 20 Ant. Drepte/hardt skadde - uhellskode



Ørland kommune Trafikksikkerhetsplan 2011-2015

Uhellskode hovedkategori	Ørland kommune		Sør-Trøndelag utenom Trondheim	
	Antall personer	Andel (%)	Antall ulykker)	Andel (%)
Aker/Andre	2	1,50	28	1,72
Lett MC	2	1,50	17	1,05
Mopedist	4	3,01	46	2,83
Tung MC	6	4,51	92	5,66
Syklist	12	9,02	67	4,12
Fotgjenger	16	12,03	59	3,63
Bilpassasjer	40	30,08	498	30,63
Bilfører	51	38,35	819	50,37
Sum	133	100,00	1626	100,00

*) tall for fylket gjelder 2006-2010



Figur 21. Ant. Drepte/skadde - Ørland kommune / Sør-Trøndelag unntatt Trondheim.

8. TILTAK

8.1 Større tiltak på vegnettet

8.1.1 Gang- og sykkelveger

Det er i kommunen en sterkt satsning på utbygging av gang- og sykkelveier. Gang- og sykkelveier er ofte kostbare tiltak. Det må jobbes strategisk for å skaffe midler. Det vises også til kommunedelplan for gang, sykkel – og opplevelsesveger 2015-2026

		Tiltak på vegnettet	Mål	Kommentar/Status
1	Fv 6414	Uthaug – Hårberg	Del av rute 3.0 i Kommunedelplan for gang-, sykkel og opplevelsesveier 2015-2026	Vedtatt reguleringsplan. Er tiltaket på listen over nasjonal transportplan NTP?
2	Fv 6396	Opphaug skole – Lundavoll	Strekningen er del av trygg skolevei fra nytt boligområde Nordlund (Skankegrenda). Jf innsigelse til reguleringsplan for Nordlund Del av rute 4.0 i Kommunedelplan for gang-, sykkel og opplevelsesveier 2015-2026	Statens vegvesen krever trygg skolevei fra Nordlund til Opphaug skole. Pga bebyggelse tett inn til veibane, vil det vanskelig la seg gjøre å bygge GSV langs fylkesveien. Det er jobbet med en alternativ trase, bak bebyggelse langs veien. Men pga liten vilje fra grunneiere strandet dette alternativet. Løsningen kan være å å lage reguleringsplan som gir hjemmel for ekspropriering. Ved en eventuell regulering bør det også sees på muligheter for snuplass for skolebusser.

Ørland kommune Trafikksikkerhetsplan 2011-2015

3	Fv 6394	(Ottersbo) Austrått gård – Vestråttkrysset	Det eksisterer GSV fra Ottersboveien, langs fylkesvei 6394 og frem til avkjøring Austrått gård. Gjenstående strekning til vestråttkrysset er på ca. 1,5 km	Knytter tettstedet Ottersbo til Opphaug skole og Opphaug sentrum. Høyt potensiale for syklende.
4	Fv 6394	Lundavoll - Vestråttkryss	Tilknytting rute 2.0 i Kommunedelplan for gang-, sykkel og opplevelsesveier 2015-2026	
5	Fv710	Gatelys langs GS vei mellom Skiftkrokan - Opphaug	Ikke del av kommunedelplanen. 40 lysstolper a kr 30.000. Kostnadsoverslag 1,2 mill	Meldt inn søknad til Fosenvegene as. Det foreslås en kostnadsfordeling mellom kommunen, Fylkeskommunen og Fosenvegene (hhv kr 200' – 200' – 800')
6	Fv 710	Opphaug – grense Bjugn	Rute 1.0 i Kommunedelplan for gang-, sykkel og opplevelsesveier 2015-2026	Krever reguleringsplan
7	Fv 6400	Grande – Brekstad	Rute 1.4 i Kommunedelplan for gang-, sykkel og opplevelsesveier 2015-2026	Krever reguleringsplan
8	Fv 6392	Skiftkrokan – Futura	Tilknyttingsrute 1.3 i Kommunedelplan for gang-, sykkel og opplevelsesveier 2015-2026	Krever reguleringsplan

8.1.2 Kryssløsninger og øvrig vegnett

Ørland kommune har spesielle utfordringer med hensyn på stor trafikk på Fylkesvegene.

		Tiltak på vegnettet	Målsetting	Kommentar
1	Fv710	Fv 710 ved Libra/Statoil – ny rundkjøring og nedlegging av eksist. Rundkjøring Viklem	Ved etablering av ny rundkjøring med arm mot Uthaug, kan eksist. Rundkjøring Viklem endres til et mindre kryss, og arm mot Uthaug kan stenges. Det forventes da at trafikkb belastningen i Yrjarsgate blir betraktelig lavere.	Krysset med meget stor trafikk, ligger nederst i en bakke, også tett inntil eksist. Rundkjøring på Viklem. Blir ofte en flaskehals for trafikk fra ferjen. Det er mange blekkskader pga kort vei til rundkjøring Viklem, og utfordringer ved å lese trafikkbildet i området. Krysset er regulert som rundkjøring – Jf. gjeldende områdeplan for Brekstad sentrum. PlanID 5015201703
2	Fv710	Fv 710 på Opphaug – lysregulering eller rundkjøring	Kryss med meget stor trafikk. Mange blekkskader	Trafikksikkerhetsmøte og befaring i mars 2019; Statens vegvesen ser ikke realisme i hverken lysregulering eller rundkjøring. I møtet foreslo Vegvesenet tiltak med ledegjerde og opphøyd gangfelt.
3	Fv 6398	Utbedring av kryss inn til Reksterberget boligfelt	Utforming av krysset er uheldig og fører ofte til konflikt mellom gående/syklende og kjørende.	PLANLEGGING PÅ GANG! Kommunestyret har bevilget penger, og ombygging vil skje ila 2020. TS-SØKNAD om dekning av 50 % av kostnadene.
4	Fv 6392	Balsnesbrua - utvidelse	Smal en-felts bru.	Det er ikke ansett å være et ulykkesbelastet punkt, og brua fungerer som et fartsregulerende tiltak. Det er etablert gs-vei over elva som korresponderer med GSV på begge sider.

5	Fv 6400	Etablere GSV langs fylkesveien, fra Beisundet	Styrke trafikksikkerhet for gående og syklende.	Behov for økt sikkerhet langs veien ved eventuell fremtidig etablering av tunnel til Storfosna
---	---------	---	---	--

8.2 Tiltak på Fylkesvei med ramme < 1 million kroner

Tiltak som koster mindre enn 1 million kan det søkes om midler fra aksjon skoleveg.

	Tiltak på vegnettet	Målsetting	Kommentar
1	Leskur ved Hovde Gård	Må vente til kryss ved Kv-Jernalderveien/ Fv-Hovdeveien er bygget om. Kommunen har bevilget midler til gjennomføring i 2020.	Det søkes om tilskudd til busskur gjennom TS-midler fra Fylkeskomm
2	Styrking av tilbudet for gående og syklende i rundkjøring Vestråttkrysset	Rundkjøringen i Vestråttkrysset ble bygget uten at regulerte løsninger for gående og syklende ble bygget.	Tiltak må sees på i sammenheng med bygging av GSV – kap. 8.1.1 pkt. 3 og 4
3	Etablering av snu plass for buss - Opphaug skole	Det er for trangt til at bussen får snudd. Benytter avkjørsel til Røstadhaugen, men det er et dårlig alternativ.	Grunneiere ønsker ikke å avgi grunn til formålet. Se også kap. 8.1 pkt. 2
4	Veilys langs Fv 710 – Fru Ingers vei	Det mangler lys på ca. 500 m mellom Skiftkrokan og Fjæraveien 10 lysstolper ferdig oppsatt = ca. 300.000,-	Søke om TS-midler fra Fylkeskomm
5	GSV langs Fv 710 /Havnegata – fra rundkjøring ved ferjeleiet til Fv 710/Fru Ingers vei	Det skal bygges GSV langs strekningen, og det bør samtidig settes opp veilys. Lengde ca. 550 m Kostnadsoverslag ca. 5,5 mill	Sees i sammenheng med pkt. 6 Søke om TS-midler fra Fylkeskomm

6	VEILYS langs Fv 710 /Havnegata – fra rundkjøring ved ferjeleiet til Fv 710/Fru Ingers vei	Lengde ca. 550 m 11 lysstolper ferdig oppsatt = ca. 330.000,-	Sees i sammenheng med pkt. 5 Søke om TS-midler fra Fylkeskomm
---	--	--	--

8.3 Tiltak på kommunal vei med ramme < 1 million kroner

Tiltak som koster mindre enn 1 million kan det søkes om midler fra aksjon skoleveg. Tiltakene må påregnes å finansieres med 40% kommunale midler.

	Tiltak på vegnettet	Målsetting	Kommentar
1	Gatelys langs Havnegata, fra rundkjøring ved ferjeleiet til kryss ved kai.	Det etableres fortau langs kommunal vei, og det bør samtidig settes opp veilys langs strekningen. Lengde ca. 300 m	10 lysstolper ferdig oppsatt = ca. 150.000,- Søke om TS-midler for 2020 fra Fylkeskomm
2	Fortau langs Havnegata, fra rundkjøring ved ferjeleiet til kryss ved kai.	Lengde ca. 300 m	Tiltaket er finansiert gjennom budsjett av ØK Søke om TS-midler for 2020 fra Fylkeskomm
3	Gatelys langs gsv Fjæraveien – fra rundkjøring ved ferjeleiet over grøntområde og til Bruholmen	Lengde ca. 1200 m	Fjæraveien er bygget i 2019, GSV fra rundkjøring til Bruholmen skal bygges i 2020.
4	Lysstolper ved parkering Futura barnehage	Forbedre belysningen langs veien til Futura barnehage og inne på parkeringsplassen.	Det etableres ca 6 nye lysstolper både på p-plass og langs veien. Søke om TS-midler for 2020 fra Fylkeskomm
5	Ekstra belysning ved gangfelt Hovdeveien og Kirkeveien,	Øke tryggheten ved fotgjengerfeltene - forbedrer sikt slik at fotgjengere bedre synes for bilistene.	GSV er opplyst med gatelys. Det er ikke registrert ulykkesbelastete punkt.

8.4 Mindre tiltak

Omfatter mindre tiltak som må avklares forvaltningsmessig mellom Fylkeskommunen, Statens vegvesen, Politiet og Ørland kommune. Tiltakene forutsettes å finansieres gjennom ordinære driftsmidler. Tiltakene er ikke prioritert.

Tiltak på vegnettet	Målsetting	Kommentar
Følgende kommunale veger bør bli forkjørsveg: Kirkeveien	Uklart for trafikkanter hva som er påkjøring fra vei og fra parkeringsplass	Kirkeveien bør vurderes som forkjørsvei da all trafikk fra Idrettsanlegg/skole oppfattes som utkjøring fra parkeringsplass.
Snuplass for buss - Fv 241 Garten ferjeleie.	Busser som rygger.	Det lar seg ikke gjøre å lage snuplass inne på området. Busser kjører frem mot ferjeleiet, og rygger deretter tilbake og inn i Nordsjøveien foran bryggerekka. Det er etablert busskur ved ferjeleiet.
Skilt ”farlig sving + bakgrunns-markering v/Oppigården, Kråkvåg	Utforkjøringsulykker med bil	
Nedsatt fartsgrense langs FV fra avkjørsel Flåttenveien - avkjørsel Sjøsidan	Stor utbygging og stadig flere barn i området.	
Fartsreduksjon - Uthaugveien fra Kottemyra til sentrum Uthaug	Det rapporteres om stor fart i 50 sonen på Fylkesvegen	ØK sørger for målinger langs strekningen.
Fartsreduserende tiltak i 30 sone på Uthaug - Bakarosveien	Målsetting er å få trafikken til å senke farten FØR den er kommet inn i Bakarosveien.	Tiltak langs denne strekningen er nevnt spesifikt i kommunens vedtak om anleggsplan for kampflybasen Vegstrekningen fra Uthaug kai til Fylkesvegen er belastet med stor tungbiltrafikk, og forsvarsbygg er pålagt å bruke denne strekningen i

Ørland kommune Trafikksikkerhetsplan 2011-2015

		forbindelse med massetransport til/fra ØHF.
Fartsreducerende tiltak i 30 sone på Uthaug – Fitjanveien	Målsetting er at trafikken opprettholder lav hastighet, også etter å ha passert gårdstunet på toppen av bakken	