

Trafikksikkerhetsplan



for Osen kommune
2020 til 2023

Egengodkjent av Osen trafikksikkerhetsnemnd 17.10.19 i sak 01/19

Innhold

1. Innledning.....	3
1.1. Nasjonale forventninger	3
1.2. Regionale forventninger	4
1.3. Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet.....	5
2. Visjon	6
2.1. Mål for trafikksikkerhetsarbeidet	6
2.1.1. Hovedmål.....	6
2.1.2. Delmål.....	6
3. Registrering og problemanalyse	8
3.1. Ulykkesstatistikk	8
3.2. Utvalgets egne data om trafikksikkerhet i Osen.....	9
4. Tiltak.....	10
4.1. Organisatoriske tiltak.....	10
4.1.1. Trafikksikkerhet innarbeides i kommunal planlegging	10
4.1.2. Trafikksikkerhet i egen organisasjon	10
4.1.3. Den årlige trafikksikkerhetsbefaringen.....	10
4.2. Forebyggende tiltak.....	10
4.2.1. Trafikkundervisning	10
4.2.2. Samarbeid med foreldreorganisasjonene.....	11
4.2.3. Bruk av andre kanaler.....	11
4.3. Tiltak på fylkesveger	11
4.3.1. Gang- og sykkelvei Auto'n til Nordvika.....	11
4.3.2. Utvidelse av veg - Kirkveien	12
4.3.3. Lys på busslommer	12
4.3.4. Busslomme på Strand	12
4.3.5. Veglys.....	12
4.3.6. Utvidelse av vegbredden ved Nessaodden (FV 6300)	12
4.3.7. Reduksjon av fartsgrensen Drageid – Sætervik (FV 6304)	12
4.3.8. Rekkverk langs Nordmelandsfossen	12
4.4. Tiltak på kommunale veger	12
4.4.1. Rydding av trær og busker langs kommunale veger.....	12
4.4.2. Fartsdumper i boligfelt	13
4.5. Kontroll og overvåkning.....	13
4.5.1. Kontroller utført av Politiet.....	13
4.5.2. Oppfølging av uforsvarlig kjøring	13
5. Evaluering og rullering	14
5.1. Evaluering	14
5.2. Rullering.....	14
6. Budsjettmessige konsekvenser	15

1. Innledning

Trafikksikkerhetsplanen gir rammer for kommunens trafikksikkerhetsarbeid. Planen behandles politisk i løpet av 2019 og er en del av kommuneplanens samfunnsdel.

Denne femte utgaven av trafikksikkerhetsplan for Osen kommune tar utgangspunkt i trafikksikkerhetsplanen for perioden 2016-2019. Planen er forankret i tilsvarende oppdaterte planer på nasjonalt og fylkeskommunalt nivå og det er hentet inn ny ulykkesstatistikk.

En god del av punktene i planen for 2016-2019 har blitt gjennomført i perioden, men fortsatt gjenstår en del for at vegstandarden i Osen kommune skal bli trafikksikkerhetsmessig tilfredsstillende. De største utfordringene i forbindelse med FV 715 er gjennomført i siste planperiode, gjennom Fosenvegene AS.

1.1. Nasjonale forventninger

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018–2021 utarbeidet av Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, og KS bygger på Nasjonal transportplan (NTP) 2018–2029. Ambisjonsnivå og prioriteringer i tiltaksplanen er i samsvar med Statens vegvesens handlingsprogram 2018–2023, Strategiplan for polititjeneste på veg 2016–2019, Trygg Trafikk strategiplan 2018–2025 og fylkeskommunenes planer for prioritering innenfor trafikksikkerhetsarbeidet og de syv storbykommunenes trafikksikkerhetsplaner.

Formålet med tiltaksplanen er å presentere et omforent og bredt spekter av faglig forankrede tiltak, i tillegg til å styrke samarbeidet mellom de sentrale trafikksikkerhetsaktørene. Tiltakene i tiltaksplanen skal sikre at vi har stø kurs mot etappemålet i Nasjonal Transportplan (NTP) om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, hvilket innebærer en reduksjon på om lag 60 % sammenlignet med gjennomsnittet for perioden 2012 – 2015.

Tiltaksplanen har valgt ut 13 ulike innsatsområder, som skal vies spesiell oppmerksomhet i planperioden. Det gjelder *fart, rus, belte i bil og buss og sikring av barn, ungdom og unge førere, eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse, gående og syklende, motorsykkel og moped, transport med tunge kjøretøy, møteulykker og utforkjøringsulykker, tilrettelegging for effektiv datautveksling mellom kjøretøy og infrastruktur og for automatiserte kjøretøy, kjøretøyteknologi og trafikksikkerhetsarbeid i fylkeskommuner og kommuner*. Innenfor hvert innsatsområde er det satt mål for tilstandsutviklingen, og i tillegg gitt en opplisting av tiltak som planlegges gjennomført i planperioden for å nå tilstandsmålene. Innsatsområdene er valgt, enten fordi det ved gjennomføring av målrettede tiltak er stort potensiale for å redusere antall drepte og hardt skadde, eller fordi de er viktige i det generelle forebyggende arbeidet eller dekker områder det er knyttet særlig stor politisk interesse til.

Trafikkulykkene utgjør en betydelig helserisiko sammenlignet med andre samfunnsområder. **Folkehelseloven** er en innfallsvinkel til arbeidet med trafikksikkerhet hvor kommunen på bakgrunn av sin oversikt over helsetilstanden og de faktorer som kan virke inn på denne, foreslår helsefremmende og forebyggende tiltak og gir råd og uttalelser om helsemessige

forhold overfor andre fagmyndigheter. Kommunenes ulykkes-forebyggende arbeid, som er forankret i og **forskrift om miljørettet helsevern**, skal også omfatte trafikksikkerhetsarbeid.

I **plan- og bygningsloven**, som gjelder fra 1. juli 2009, er samfunnsplanleggings-perspektivet styrket og tydeliggjort. Dette gjør plan- og bygningsloven til et relevant verktøy for å løse oppgaver som går på tvers av ulike sektorer, blant annet i arbeidet med trafikksikkerhetsspørsmål. Den nye loven er også en samordningslov, der formålet blant annet er å tydeliggjøre og styrke sammenhengen mellom kommuneplanens samfunnsdel, arealdel og økonomidel.

Kommunen er en stor arbeidsgiver og forbruker/kjøper av transporttjenester. Gjennom å stille krav til ansattes reiser og ved kjøp av transport kan kommunene bidra til økt trafikksikkerhet.

Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i kommunene varierer. Det er ikke alle kommuner som har egne trafikksikkerhetsutvalg. Enkelte kommuner har egne utvalg med politiske representanter, mens andre igjen har lagt denne funksjonen til administrasjonen. 220 av kommunene har per 2017 godkjente trafikksikkerhetsplaner. Det er et nasjonalt mål at innen 1/1 – 2022 skal 125 kommuner være godkjent som *trafikksikker kommune*.

En godkjenning som *Trafikksikker kommune* innebærer at kommunen må forplikte seg til å arbeide systematisk med trafikksikkerhet i alle relevante sektorer innenfor sitt ansvarsområde. For mange kommuner er det nødvendig med en ny måte å organisere trafikksikkerhetsarbeidet på, og et langt bredere fokus. Dette er en ønsket utvikling og man velger derfor antall godkjente kommuner som en indikator på det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet.

I den årlige resultatoppfølgingen vil det også bli sett nærmere på utviklingen i antall kommuner med kommunale trafikksikkerhetsplaner og omfanget av kommuner som er re-godkjent som *Trafikksikker kommune*.

1.2. Regionale forventninger

Fylkets trafikksikkerhetsplan 2019-2023 har nullvisjonen som overordnet mål, og trafikksikkerhetsarbeidet skal bidra til at risikoen for at ulykker skjer og at konsekvensene når de skjer, minimaliseres.

Fylkeskommunen skal implementere kravene til «trafikksikker fylkeskommune», og derigjennom legge til rette for målrettet arbeid med trafikksikkerhet i alle funksjoner og roller. Man skal aktivt søke kunnskap i lokale og nasjonale trafikksikkerhetsfaglige miljøer, skape arenaer for slik utveksling, og arbeide for å formidle kunnskap og kompetanse i egen organisasjon og mellom fylkeskommunen, fagmiljøer og kommuner i fylket.

Fylkeskommunen ønsker å bruke de videregående skolene som arena for aktivt og målrettet arbeid for å bevisstgjøre og forberede ungdommen i trygg og sikker trafikantadferd.

Delstrategi veg kobles i planarbeidet sammen med delstrategi trafikksikkerhet, hvor trafikksikkerhet som tema ligger inne i veg-strategiene, både hva gjelder vegbygging og bygging av gang og sykkelstier. I tillegg legges det opp til å hente ut felles synergier mellom folkehelsearbeid og trafikksikkerhetsarbeid. Det samme gjelder for trafikksikker skoleskyss og kollektivtrafikk.

1.3. Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet

Trafikksikkerhetsutvalget består av et utvidet formannskap. Utvalget har i perioden 2015 – 2019 bestått av formannskapets medlemmer, samt Hallvar Nøss (til des. 2016) og Jarle Magne Osen, i tillegg kaller man inn andre interessenter/fagpersoner ved behov.

2. Visjon

Den nasjonale "nullvisjonen" er et godt utgangspunkt for arbeidet med trafikksikkerhet, også her i Osen. En visjon er noe vi må strekke oss mot og vi må vel dessverre innse at vi aldri, i alle fall ikke gjennom kommunalt planarbeid, fullstendig klarer å nå en visjon. Osen Trafikksikkerhetsutvalg ønsker derfor å fremme følgende visjon for trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen:

"Vi ønsker at Osen skal være en kommune der innbyggerne kan føle seg trygge på at det offentlige har lagt forholdene til rette, slik at sjansen for å bli utsatt for trafikkulykker som medfører død eller alvorlige personskader er redusert så mye som det til enhver tid er mulig ut fra kunnskap, ressurser og mulige virkemidler. Det skal spesielt rettes fokus mot barn i barnehager og skoler"

2.1. Mål for trafikksikkerhetsarbeidet

Mål er mer overkommelige enn visjoner og, som navnet antyder, mer målbare enn det en visjon kan være. Målene deles inn i hovedmål, delmål og tiltak.

2.1.1. Hovedmål

Hovedmålet med trafikksikkerhetsarbeidet må være i samsvar med visjonen for dette arbeidet. Det er heldigvis få alvorlige ulykker her i Osen. Det lave antallet alvorlige ulykker gjør at det er vanskelig å vurdere trafikksikkerhetsarbeidet i Osen ut fra statistiske tall. Derfor må vi bevisst rette trafikksikkerhetsarbeidet mot tiltak som vi, ut fra generell kunnskap, vet vil redusere skadeomfanget av de ulykkene og nestenulykkene som inntreffer.

Konkret mål for trafikksikkerhetsarbeidet

1. *Kommunens innbyggere skal få bedre forståelse for trafikksikkerhet og derigjennom bedre atferd i trafikken.*
2. *Det skal være attraktivt å gå og sykle for alle.*
3. *Møte- og utforkjøringsulykker skal reduseres.*

2.1.2. Delmål

For å kunne styre trafikksikkerhetsarbeidet mot å oppnå hovedmålet, definerer vi også målbare delmål. Disse skal fastsettes slik at vi ut fra generell statistikk vet at man ved å oppfylle dem når læringsmål eller oppnår en reduksjon i skadeomfanget ved de ulykker som inntreffer.

Konkret hovedmål 1:

Kommunens innbyggere skal få bedre forståelse for trafikksikkerhet og derigjennom bedre atferd i trafikken

Delmål:

- *Årlig trafikkopplæring i barnehage og skole, bl.a. ved 1 skoletimes opplæring i alle klasser med autorisert personell*
- *Trafikkurs for eldre, bl.a. ved pensjonistforeningens møter*

Konkret hovedmål 2:

Det skal være attraktivt å gå og sykle for alle

Delmål:

- *Skille gående/syklende fra biltrafikken*
- *Redusere hastigheten der hvor gående/syklende ikke er atskilt fra biltrafikken.*

Konkret hovedmål 3:

Møte- og utforkjøringsulykker skal fortsatt holdes på et minimum

Delmål:

- *Sikring/fjerning av farlig sideterreng*
- *Siktrydding*
- *Montering av rekkverk*

3. Registrering og problemanalyse

3.1. Ulykkesstatistikk

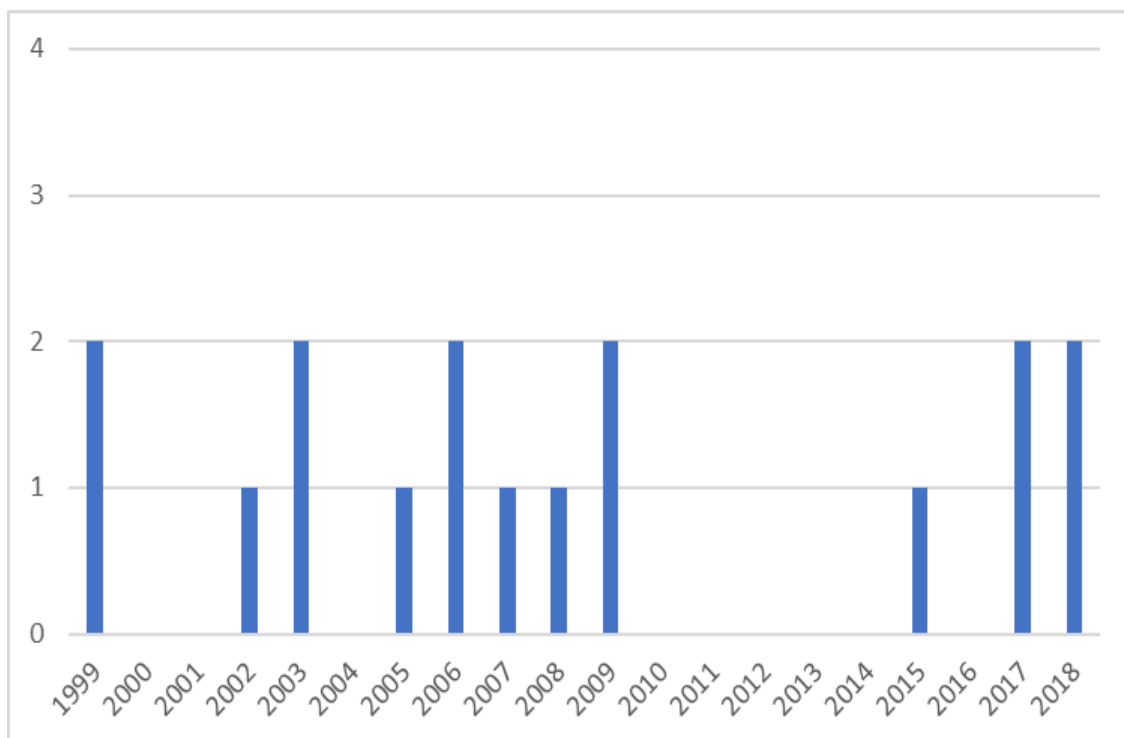
Dette kapittelet gir en oversikt over de politiregistrerte trafikkulykkene i Osen de siste 20 årene.

Når man ser på antallet registrerte trafikkulykker har det de siste 20 årene vært fra 0-2 ulykker per år (Figur 1). Totalt for årene 1999 til 2015 er det registrert 17 trafikkulykker.

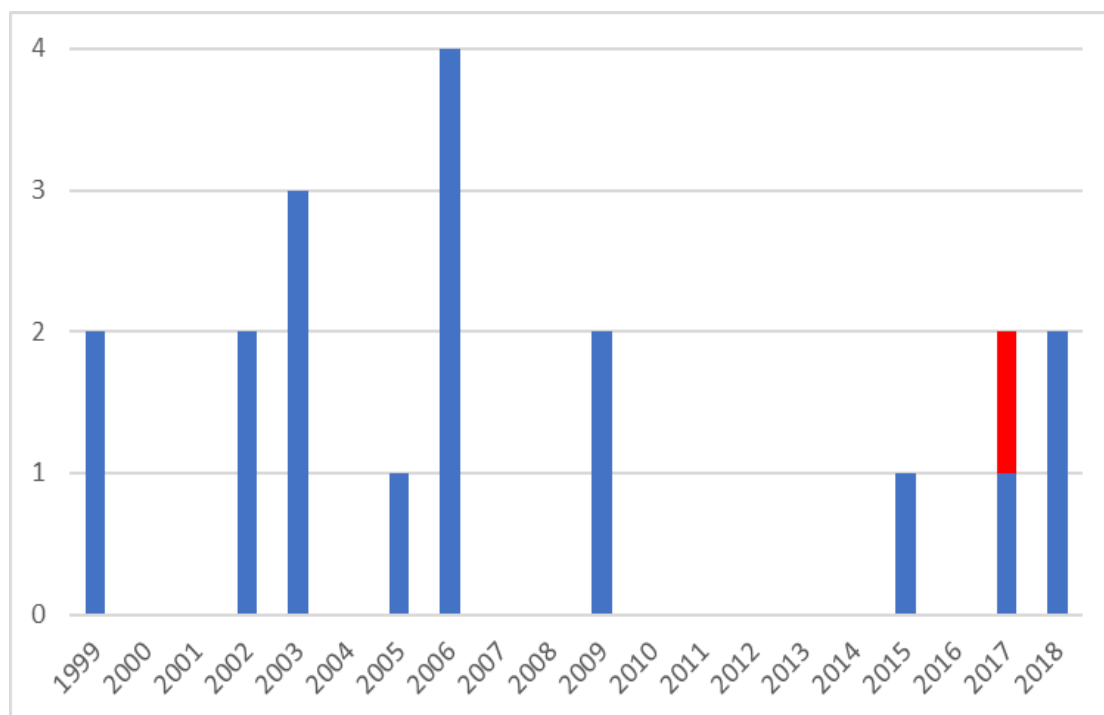
De fleste trafikkulykkene har hatt relativt lavt skadeomfang, totalt antall skadde personer i perioden er 18, og 1 er drept (figur 2).

Det er i hovedsak bilførere og bilpassasjerer som er mest utsatt i trafikkulykker i Osen.

Naturlig nok er det flest utforkjøringsulykker og møteulykker i Osen. De alvorligste skadene finner vi i utforkjøringsulykker og kryssulykker.



Figur 1. Antall registrerte trafikkulykker i Osen 1999 - 2018 (kilde politiet).



Figur 2. Antall skadde og drepte i trafikulykker i Osen (kilde politiet).

3.2. Utvalgets egne data om trafikksikkerhet i Osen

Utvalget har satt opp noen punkter man mener er av vesentlig betydning for trafikksikkerheten i Osen:

- Gang og sykkelveg fra Auto'n til Nordvika
- Fylkesveg 6300 forbi Nessaodden er smal og uoversiktlig, og sideterrenget er farlig, samt at det er dårlig veggrunn på deler av strekningen.
- Tilrettelegging slik at skolebarn helt ned i de laveste klassene kan sykle trygt til og fra skolen.
- Fortsatt fokus på bruk av sykkelhjelmer på voksne syklende.
- Arbeide med fartsreduserende tiltak på FV 6304 ved Drageid leirskole.
- I rundkjøringa ved småskolen på Strand er det et problem at foreldre går fra bilene på tomgang. Det er ulovlig og i tillegg uforsvarlig. Det skal arbeides med planlegging av stenging av rundkjøringa.
- Behov for busslomme ved Kvernland
- Fartsdempende tiltak i bebyggelsen på Seter
- Rydding av trær og busker langs vegen
- Ca. 70 meter rekkverk langs Nrdmelandsfossen

4. Tiltak

Kapittelet er delt inn etter hvor de forskjellige tiltakene skal settes inn og hvilke type tiltak det er snakk om. De fleste tiltakene er relatert til et eller flere av delmålene som er listet opp i kapittel 2. De enkelte tiltakene er satt opp i prioritert rekkefølge under hvert hovedavsnitt.

4.1. Organisatoriske tiltak

4.1.1. Trafikksikkerhet innarbeides i kommunal planlegging

Trafikksikkerhetsplanen er en del av kommuneplanens samfunnsdel og skal hensyntas i all kommunal planlegging.

4.1.2. Trafikksikkerhet i egen organisasjon

Kommunens egne biler skal til enhver tid ha tilfredsstillende teknisk standard. Ved kjøp av eksterne transporttjenester skal det fokuseres på trafikksikkerhet.

4.1.3. Den årlige trafikksikkerhetsbefaringen

Det er ønskelig med en årlig trafikksikkerhetsbefaring. Dette vil også i framtiden være et viktig hjelpemiddel i trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen. Dette møtet vil være nyttig for det arbeidet som Trafikksikkerhetsutvalget driver. Til møtet skal det inviteres en representant fra Statens vegvesen, politi, FAU og elevrådene ved begge skolene.

4.2. Forebyggende tiltak

4.2.1. Trafikkundervisning

Trafikkopplæringen bør ha en fast plass i skolenes og barnehagenes undervisningsplaner, slik at barna helt fra barnehagen får informasjon og opplæring i trafikksikkerhet, tilpasset det enkelte alderstrinnets forutsetninger og hverdag. Kunnskapsløftet inneholder kompetansemål for trafikk for alle nivå i grunnskolen.

I barnehagen fokuseres det på bruk av refleks-vest og oppførsel i trafikken. I skolen er trafikkundervisningen en integrert del av samfunnsfag, naturfag og uteskole. Det fokuseres på sikkerhet på skolevei og i skolebuss, og opplæringen avsluttes med obligatorisk trafikalt grunnkurs i 10. klasse.

Trafikksikkerhetsutvalget ønsker at noe av opplæringen målrettes mot følgende punkter:

- Økt bruk av sykkelhjelmer – bruk av sykkelhjelmer reduserer i følge statistikk antall hodeskader for syklistene med 60 %, og antall ansiktsskader med 40 %.
- Oppførsel på skolevegen/i skolebussen (herunder bilbeltebruk).

Trygg trafikk kan bidra med undervisningsmateriell og kurs for lærere/ansatte.

4.2.2. Samarbeid med foreldreorganisasjonene

Trafikksikkerhetsarbeid er i like stor grad foreldrenes ansvar, som det er skolens ansvar, og foreldrene må bevisstgjøres dette. Når det arrangeres «storforeldremøter» for skolen, og foreldremøter for barnehagene, bør en representant for politiet inviteres for å snakke litt om trafikksikkerhet. Ansvaret for dette tiltaket ligger hos skolene, barnehagene og FAU. Det er ønskelig at politiet hjelper til med denne oppgaven.

Det bør, i dialog med foreldre fokuseres på viktigheten av å tenke trafikksikkerhet i forbindelse med fritidsaktiviteter, sikring av barn i bil, samt sikkerhet ved henting og levering.

4.2.3. Bruk av andre kanaler

Trafikksikkerhetsutvalget ønsker å benytte det kommunale meldingsbladet "Runer fra Osen" og kommunens hjemmeside til å informere om trafikksikkerhetsarbeidet.

Det bør opprettes et samarbeide med andre organisasjoner, spesielt organisasjoner for unge og eldre, som for eksempel idrettslag, pensjonist-foreningen og ungdomsklubben. Et slikt samarbeid vil måtte avtales med de enkelte organisasjonene, og kan derfor ikke planlegges utover det at Trafikksikkerhetsutvalget i første omgang kontakter aktuelle organisasjoner. Politiet og fylkeskommunen vil være aktuelle samarbeidspartnere i et slikt framstøt.

Trafikksikkerhet som folkehelsetiltak

Trafikksikkerhet er en del av kommunens folkehelsetiltak og fokuset i lokale trafikksikkerhetsplaner skal gradvis få et sterkere forebyggende perspektiv med fokus på tiltak innen langsiktig holdningsskapende og kompetansebyggende arbeid.

Tiltak rettet inn mot ungdomsskolene

Ungdomsskolen er en arena der vi har anledning til å involvere alle ungdommer i en alder der de blir motoriserte trafikanter – også de som senere velger bort eller avslutter videregående opplæring. Det skal gjøres enkelt å ta trafikksikkerhet inn i undervisningen og etableres en erkjennelse av at trafikksikkerhet ikke bare handler om egne dager eller enkeltstående prosjekter, men må bringes tverrfaglig inn i all undervisning der det er relevant. Perspektivet må være at dette handler om å redde liv.

Trafikksikkerhetsutvalget håper at arbeidet vil bidra til å systematisere det eksisterende forebyggende arbeidet, samt at elevene i videregående skole ikke glemmes.

4.3. Tiltak på fylkesveger

Fylkesvegene ligger utenfor kommunens myndighetsområde, men de viktigste trafikksikkerhetstiltakene på fylkesvegen gjennom kommunen er likevel opplistet for aktiv påvirkning inn mot riktig instans.

4.3.1. Gang- og sykkelvei Auto`n til Nordvika

Det er i de senere år bygd mye gang- og sykkelvei i Osen sentrum, men fortsatt gjenstår strekningen fra Auto`n til Nordvika, som i stor grad nyttes av gående/syklende. Det vil være et mål å få bygd ut også denne strekningen, slik at man som myk trafikant kan ferdes trygt på hele strekningen fra ungdommens hus/Oshaugen til Nordvika.

4.3.2. Utvidelse av veg - Kirkveien

Kirkveien er utvidet i nedre del i siste planperiode, men i øvre del er den fortsatt smal, og trafikale problemer oppstår med gående og syklende på vegskulder. En utvidelse av vegen gir bedre rom for trafikkavviklingen.

4.3.3. Lys på busslommer

På vinters tid kan det oppstå farlige situasjoner i og ved busslommene langs fylkesveien, samt at det kan virke «skummelt» for barn å oppholde seg ved holdeplassene. Det er derfor ønskelig å montere busskur og belysning ved alle bussholdeplassene langs fylkesveiene.

4.3.4. Busslomme på Strand

Det er ønskelig å bygge en busslomme på Strand, i tillegg til eksisterende busslomme ved skolen. For å favne flest mulig er området ved telekiosken sett på som mulig plassering.

4.3.5. Veglys

Det er ønskelig med nye veglys på tre strekninger langs FV 715. Dette er fra avkjøring til skytterbanen på Åsegg, til Nylandet. Det andre strekket er fra Krommen til avkjøring Stein og til sist, Melhus boligfelt.

4.3.6. Utvidelse av vegbredden ved Nessaodden (FV 6300)

FV 6300 forbi Nessaodden er meget smal og uoversiktlig, og sideterrenget er farlig (bratt ned på utsiden, berg på innsiden), samt med dårlig veggrunn.

4.3.7. Reduksjon av fartsgrensen Drageid – Sætervik (FV 6304)

Det er ønskelig med 70- sone mellom Drageid og Angen, 50- sone mellom Angen og dagens 50- sone, og 30- sone i dagens 50- sone. Begrunnelsen for dette er at veien er mye brukt av store grupper gående til og fra Drageid leirskole, som årlig har over 8000 overnattingsdøgn, i tillegg til fastboende og hyttefolk. Det ble i 2018 sendt en henvendelse til Statens vegvesen om reduksjon av fartsgrensen på strekningen, som da ble avslått. Problemet er imidlertid ikke blitt mindre siden dette.

4.3.8. Rekkverk langs Nordmelandsfossen

Etter ferdigstilling av Fosenvegene forbi Nordmelandsfossen, har det dukket opp behov for rekkverk på deler av strekningen. Dette ligger ikke inne i prosjektet Fosenvegene AS, men anses som viktig for å sikre strekningen mot utforkjøringer med alvorlige følger.

4.4. Tiltak på kommunale veger

Hastigheten er gjerne lavere på de kommunale vegene enn på fylkesvegene. Det er derfor i hovedsak en annen type tiltak som prioriteres.

4.4.1. Rydding av trær og busker langs kommunale veger

God sikt er avgjørende for et trafikksikkert lokalmiljø. Grunneier er ansvarlig for at vegetasjonen på eiendommen ikke skaper trafikkfarlige situasjoner eller hindrer ferdsel eller vegvedlikehold. Grunneier må klippe hekk, busker og trær slik at alle trafikanter har god sikt.

Dersom grunneier ikke selv fjerner vegetasjonen har kommunen ansvar for å sørge for at dette skjer.

4.4.2. Fartsdumper i boligfelt

Hastigheten på kjøretøy på kommunale veger i boligfelt bør være så lav som mulig, da man her har ganske mange «myke» trafikanter. Varig hastighetsreduksjon oppnås kun ved bruk av fysiske hindringer (fartsdumper). Det foreslås at det utredes om det bør plasseres fartsdumper i flere boligfelt. Kommunen skal også initiere og arbeide for lokalt engasjement for at velforeninger/beboere etablerer veilys i «sine» boligfelt.

4.5. Kontroll og overvåkning

4.5.1. Kontroller utført av Politiet

Politiet utfører regelmessig hastighetsmålinger, promillekontroller og kontroller av bilbeltebruk i nærområdet. Politiets kontrollvirksomhet er i utgangspunktet etatens eget ansvarsområde, og de mest trafikkerte strekningene prioriteres.

Trafikksikkerhetsutvalget mener at tilstedeværelse har stor forebyggende effekt, og ønsker på den bakgrunn hyppigere besøk i Osen utenfor normal arbeidstid. Det er også ønskelig med flere kontroller på Seter hvor det ofte oppleves at 50- grensen ikke respekteres.

4.5.2. Oppfølging av uforsvarlig kjøring

Politiet ønsker å bli orientert dersom det observeres uforsvarlig kjøring i Osen.

Observasjonene kan gjerne dokumenteres med bilde eller video. Personer som utviser farlig adferd i trafikken vil bli fulgt opp og prioritert ved kontroller.

5. Evaluering og rullering

5.1. Evaluering

Det skal ved årsskiftet innhentes informasjon som gir grunnlag for utarbeidelse av en årsmelding for trafikksikkerhetsarbeidet i Osen. Årsmeldingen skal ha følgende innhold:

- Statistikk over trafikksikkerhetsutvalgets møter og behandlede saker
- Referat fra den årlige trafikksikkerhetsbefaringen
- Gjennomført forebyggende arbeid i barnehage og skole
- Gjennomførte fysiske tiltak
- Eventuelle andre trafikksikkerhetstiltak
- Oppdatert tiltaksliste

5.2. Rullering

Dette er Osen kommunes siste oppdaterte trafikksikkerhetsplan. Planen har status som delplan til kommuneplanens samfunnsdel. Behov for ny rullering vedtas i forbindelse med lovpålagt utarbeidelse av kommunal planstrategi etter valg av nytt kommunestyre.

6. Budsjettmessige konsekvenser

Nye trafikksikkerhetstiltak på fylkesveg skal i sin helhet dekkes av fylkeskommunen. Nye tiltak på kommunale veger forutsetter en kommunal egenandel på 50 %. Det gjelder for godkjente søknader i forbindelse med «Aksjon skoleveg».

Fysiske trafikksikkerhetstiltak må innarbeides i investeringsbudsjettet i tråd med trafikksikkerhetsplanens prioriteringsrekkefølge.