



Kommunedelplan for trafikk sikkerhet 2023-2027

Vi har en visjon



NULLVISJONEN

Vedtatt 07.09.2023

av

kommunestyret

Samferdsel – å ferdes sammen.

Uansett fase i livet – alle deltar i trafikksamfunnet. Det må prege måten vi forholder oss til dette samfunnet på. Det er ikke en arena for å gi utløp for frustrasjoner, for å demonstrere hvilke krefter man har under panseret eller ta seg til rette fordi man setter egne behov først.

Den viktigste kraften ligger under hjelmen og i hodet, det er viljen til å ta hensyn og vise respekt for hverandre.

	 Rennebu et godt sted å være!	
Gyldig fra: 07.09.2023	Kommunedelplan	Revidert: 07.09.2023
		Revisjon

Innhold

1.	Forord.....	3
2.	Innledning	4
1.1	Trafikksikker kommune	4
1.2	Folkehelseloven.....	5
3.	Visjon og målsettinger	5
3.1	Visjon	5
3.2	Målsettinger.....	6
3.2.1	Nasjonale og regionale målsettinger	6
3.2.2	Rennebu kommunes målsettinger	7
4.	Status for trafikksikkerhetsarbeidet i Rennebu kommune.....	9
4.1	Organisering	9
4.2	Gjennomføring av sikringstiltak på vegnettet i perioden 2018-22.	10
4.3	Evalueringsarbeid av det holdningsskapende arbeidet i perioden 2010-2014.....	10
4.4	Statistikk over trafikkulykker i Rennebu 2010- 2021	11
4.4.1	Oppsummering av ulykkesstatistikken.....	11
4.5	Statistikk over fallvilt	13
5.	Registering gjennom involvering og medvirkning.....	13
5.1	Medvirkning	13
5.2	Involvering av skoleelever:	13
6.	Problemanalyse	13
6.1	Vegnettet	13
6.2	På sykkel i trafikken	14
6.3	Personskadekostnader i trafikken	14
7.	Handlingsplan	15
7.1	Kommunens rolle	15
7.2	Finansieringsmuligheter	15
7.3	Føringer for tiltak	15
7.3.1	Veiledende sjekklister og retningslinjer	15
7.3.2	Fysiske tiltak på vei.....	16
7.3.3	Bakgrunn for prioritering	16
7.3.4	Fysiske tiltak, strakstiltak/ mindre kostnadskrevende.....	16
7.3.4	Fysiske tiltak, arbeids- og kostnadskrevende tiltak	17
7.3.5	Arbeid med resertifisering til Trafikksikker kommune.....	18
7.3.6	Holdningsskapende tiltak og kartlegging, rettet mot barn	18
7.3.7	Holdningsskapende tiltak rettet mot ungdom	19
7.3.8	Holdningsskapende tiltak rettet mot eldre og personer med spesielle behov	20
7.3.9	Strategiske tiltak.....	21
8.	Evaluerings- og revideringsarbeid av planen.....	21
9.	Vedlegg til planen	22

1. Forord

I kommunal planstrategi 2020-23 for Rennebu kommune er det besluttet at Trafikksikkerhetsplanen skal revideres. Planstrategi for Rennebu kommune ble vedtatt av kommunestyret 10.09.2020 i sak 38/20.

Trafikksikkerhetsplanen skal være kommunens styringsverktøy, gi føringer for TS-arbeidet i både private og offentlige planer og danne grunnlag for å bedre trafikksikkerheten for alle trafikanter i hele kommunen. Den skal bidra til at kommunen jobber forebyggende og med holdningsskapende aktiviteter slik at våre innbyggere tar gode trafikksikkerhetsvalg både innenfor og utenfor kommunen.

En oppdatert trafikksikkerhetsplan er en forutsetning for å søke om statlige midler til trafikksikkerhetstiltak. Det er derfor svært viktig å oppdatere planen til dagens situasjon og å legge inn nye trafikksikkerhetstiltak ut fra de eksisterende behov.

Trafikksikkerhetsplanen har status som kommunedelplan. Arbeidet med revideringen startet opp høsten 2022.

I mars ble det invitert til innspillskaffe i foajeen i Rennebuhallen og det har vært en digital spørreundersøkelse. Det var mulig å svare på den digitale undersøkelsen fra starten på mars og til 11. april. Dette har vært tilgjengelig på kommunens hjemmeside og facebookside.

Skolene har deltatt med innspill fra elevrådet ved Berkåk barne- og ungdomsskole.



Grana bru. Foto: Janne Eggan

2. Innledning

Kommunen har en sentral posisjon i trafikksikkerhetsarbeidet og et ansvar for å samordne dette arbeidet i tråd med folkehelselovens bestemmelser.

Det er Trafikksikkerhetsutvalget (TS-utvalget) i Rennebu kommune som har ansvar for å utarbeide planen. TS-utvalget er oppnevnt av kommunestyret.

Det er viktig at kommunen setter seg inn i de føringer som ligger i nasjonale og regionale trafikkplaner og samordner arbeidet i kommunen med nasjonalt og regionalt arbeid. Dette for å sikre den røde tråden i arbeidet fra nasjonalt til lokalt nivå.

Tabellen nedenfor viser hvilke aktører som har ansvar for ulike tiltak:

Virkemiddel	Direkte underlagt kommunen	Kommunal deltakelse gjennom samarbeid med og påvirkning av fylke, stat eller organisasjoner
Tiltak på kommunale veger	*	
Tiltak på riks- og fylkesveger		*
Arealplanlegging /lokalisering	*	
Trafikkopplæring i barnehager og skole (holdningsskapende arbeid)	*	
Trafikkopplæring i videregående skole (holdningsskapende arbeid)		*
Overvåking og kontroll		*
Trafikkinformasjon	*	*
Tiltak utenfor det tradisjonelle TS-arbeidet (tiltak mot rusmidler og kriminalitet)	*	*

Kommunen har ansvar for finansiering og gjennomføring av tiltak på det kommunale vegnettet. Riksvegnettet er et statlig ansvar. Gjennom klassifisering av fylkesveiene blir kommunene delansvarlig for tiltak som skal gjennomføres.

Planen har som tidligere stort fokus på de fysiske tiltakene, og handlingsplanen for fysiske tiltak bør rulleres årlig. Planen legger fortsatt stor vekt på holdningsskapende trafikksikkerhetsarbeid utviklet gjennom tverrfaglig arbeid i hele kommunen.

1.1 Trafikksikker kommune

Kommunen ble i januar 2020 sertifisert som Trafikksikker kommune. Denne sertifiseringen gis for 3 år, og det skal søkes om resertifisering høsten 2023 for å videreføre status som Trafikksikker kommune.

1.2 Folkehelseloven

Folkehelseloven pålegger kommunene å ha oversikt over helsetilstand og påvirkningsfaktorer i kommunen. Trafikksikkerhet er folkehelse i direkte og indirekte forstand. Det er selvfølgelig snakk om godt helsearbeid når ulykker forebygges og risiko for skader reduseres. Bygging av gang og sykkelveger fremmer fysisk aktivitet og gir bedre folkehelse. Det gir gevinst for den enkelte og for samfunnet som helhet.

3. Visjon og målsettinger

3.1 Visjon

Fra nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-25:

Ambisjoner og prioriteringer i trafikksikkerhetsarbeidet er presentert i Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033 (NTP). Trafikksikkerhetsarbeidet skal fortsatt bygge på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren. Det er en ambisjon at det innen 2030 maksimalt skal være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050.

Nullvisjonen ble vedtatt i 2001, i forbindelse med Stortingets behandling av St. meld. nr. 46 (1999/2000) Nasjonal transportplan (NTP) 2002-2011. Det betyr at nullvisjonen nå har vært grunnlaget for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge i 20 år.



Nullvisjonens tre grunnpilarer:

Etikk - Et hvert menneske er unikt og uerstattelig. Vi kan ikke akseptere at et stort antall mennesker blir drept eller hardt skadd i trafikken hvert år.

Vitenskapelighet - Menneskets fysiske og mentale forutsetninger er kjent og skal ligge til grunn for utformingen av vegsystemet. Kunnskapen om vår begrensede mestringsevne i trafikken og tåleevne i en kollisjon skal legge premissene for valg av løsninger og tiltak. Vegtrafikksystemet skal lede trafikantene til sikker atferd og beskytte dem mot alvorlige konsekvenser av normale feilhandlinger. Kunnskap om trafikksikkerhetsvirkninger skal legges til grunn ved prioritering av tiltak.

Ansvar - Trafikantene, myndighetene og andre som kan påvirke trafikksikkerheten, har et delt ansvar. Trafikantene har ansvar for sin egen atferd; de skal være aktsomme og unngå bevisste regelbrudd. Myndighetene har ansvar for å tilby et vegsystem som tilrettelegger for mest mulig sikker atferd og beskytter mot alvorlige konsekvenser av normale feilhandlinger. Transportkjøpere og -tilbydere har ansvar for å legge til rette for sikker transport. Kjøretøyprodusentene har ansvar for å utvikle og produsere trafikksikre kjøretøy. Andre aktører, som for eksempel politiet og ulike interesseorganisasjoner, har også et ansvar for å bidra til at trafikksikkerheten blir best mulig.

3.2 Målsettinger

3.2.1 Nasjonale og regionale målsettinger

- *Regjeringens målsetting om at trafikkveksten skal tas gjennom kollektiv transport, sykkel og gange vil medføre betydelig flere myke trafikanter. Dette er en god målsetting. Skal vi nå den uten at vi samtidig får en økning i antall ulykker som involverer myke trafikanter, må vi være på vakt.*

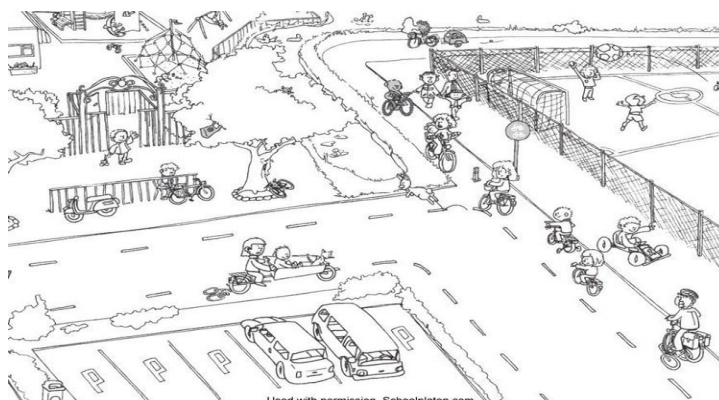
Viktige nasjonale tilstandsmål (Fra [Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-25](#))

Innen 2026 skal

- 98,5 prosent av alle førere og forsetepassasjerer i lette biler bruke bilbelte (2019 = 97,4 prosent).
95 prosent av alle førere i tunge godsbiler bruke bilbelte (2019 = 86,5 prosent)
75 prosent av alle barn i alderen 1-3 år være sikret bakovervendt når de sitter i bil (2021 = 65 prosent).
85 prosent av alle barn i alderen 1-8 år være riktig sikret i bil (2021 = 82 prosent).
- I planperioden 2022-2025 skal arbeidet for å få ned antall ulykker som skyldes uoppmerksomhet på grunn av distraksjon videreføres.
- Ruspåvirket kjøring reduseres, både for alkohol og narkotiske stoffer.
- 75 prosent av sykklistene bruke sykkelhjelm (2019 = 65,9 prosent).
- 53 prosent av fotgjengerne bruke refleks på belyst vei i mørke (2021 = 46 prosent).
- minst 30 prosent av alle godskjøretøy med tillatt totalvekt $>> 3,5$ tonn og minst 45 prosent av alle varebiler med tillatt totalvekt $\leq 3,5$ tonn hverken ha 2er eller 3er feil ved periodisk kjøretøykontroll. (2020 = 27,1 prosent $>> 3,5$ tonn og 39,5 prosent $\leq 3,5$ tonn).
- Gjennomsnittlig risiko fro bilførere og fotgjengere i aldersgruppen 75+ være 25 % lavere enn i årene 2018 og 2019 (pr kjørte km og pr åkm)

Trøndelag fylkeskommunes [Delstrategi for trafikksikkerhet 2019-2023](#)

Overordnet mål for trafikksikkerhetsarbeidet er nullvisjon med en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i trafikken. Trafikksikkerhetsarbeidet skal bidra til at risikoen for at ulykker skjer og at konsekvensene når de skjer minimaliseres. Utviklingen går i riktig retning men videre utvikling vil nok kreve grundigere og mer målrettede tiltak enn tidligere.



3.2.2 Rennebu kommunes målsettinger

Målsettingene tar utgangspunkt i «Rennebu – et godt sted å være», og i kommuneplanens samfunnsdel er det understreket at de ulike aktivitetene skal bindes sammen med gode og trygge trafikkløsninger for myke trafikanter.

Målsettingen fra Folkehelse delen er viktig i denne planen: «Stimulere til en mer aktiv hverdag gjennom å legge til rette for gående og syklister».

Hovedmål 1 **Økt fokus på holdnings- og atferdsskapende arbeid.
Barn og unge skal ha god kunnskap om trafiksikkerhet slik at de gjør trygge valg når de ferdes i trafikken.
Det må bli en selvfølge at alle bruker bilbelte, refleks og sykkelhjelm.
Konsentrasjonen hos bilførere må bli enda bedre.**

Virkemiddel:

Trygg Trafikk har et vedtaksfestet ansvar for trafikkopplæring og utøves i tett samarbeid med Utdanningsdirektoratet og andre relevante offentlige aktører på nasjonalt og lokalt nivå. De har utarbeidet støttemateriell til bruk i både barnehager og skoler. Aktivitetene er tilpasset rammeplan for barnehagene og fagplanene for skolene. De tilbyr kurs for ansatte i barnehage og skole. Også NAF tilbyr materiell til opplæring for barn og unge.

Statens vegvesen og politiet gjennomfører årlig trafiksikkerhetskampanjer.

Hovedmål 2 **Barn og unge skal oppleve at de har en trygg skolevei.**

Virkemiddel:

Sikre veier: Særlig ulykkesutsatte punkter og strekninger på vegnettet utbedres i hovedsak for å forhindre møte- og utforkjøringsulykker. I tillegg prioriteres fysisk tilrettelegging for gående og syklende.

Trøndelag Fylkeskommune bevilger hvert år penger til trafiksikkerhet. Kommunene kan søke om støtte til tiltak i tråd med prioriteringer i kommunens Trafiksikkerhetsplan.

Hvert år rundt skolestart har Politiet aktiviteter knyttet til sikker skolevei.

Holdningsskapende arbeid rettet mot barn og foreldre i skolen bidrar til sikrere ferdsel på skoleveien.

Hovedmål 3 **Eldre og personer med spesielle behov skal oppleve mestring som sjåfører og kunne ferdes trygt i trafikken.**

Virkemiddel:

Fra 2015 har Statens Vegvesen overtatt ansvaret for å holde kurs for eldre bilførere, «Bilfører 65+», for å friske opp teorien fra førerprøven. Det kan også bli gitt tilbud om kjøring med en kjøreskole.

Eldreråd og Frivilligsentralen bør trekkes inn som samarbeidsparter når det planlegges slike kurs i kommunen. Også private aktører som NAF har etablerte tilbud til seniorbilister.

Statens Vegvesen har kursmateriell for både fotgjengere og sjåfører. Det er spesielt mangel på synlighet og uoppmerksomhet som er årsaken når fotgjengere blir utsatt for ulykker i trafikken.

Hovedmål 4 **Ny organisering av trafikksikkerhetsarbeidet. Kommunen skal opprettholde status ved å bli resertifisert som Trafikksikker kommune.**

Trafikksikker kommune er en godkjenningsordning med kriterier og sjekklister. Å bli en trafikksikker kommune er et kvalitetsstempel på systematisk godt arbeid med trafikksikkerhet i alle kommunens virksomheter. Det gir ingen garanti for at ulykker ikke skjer, men dokumenterer et helhetlig og godt arbeid med trafikksikkerhet.

Kommunen ble godkjent som Trafikksikker kommune i 2020. Godkjenningen gjelder for 3 år, og må videreføres for å beholde godkjenningen (regodkjenning).

Hovedmål 5 **Økt fokus på folkehelse og klimavennlig transport.**
Alle skal kunne ferdes trygt til fots eller på sykkel
i sitt nærmiljø.
Flere skal kunne velge andre miljøvennlige
fremkomstmidler framfor bil.

Virkemiddel:

Daglig, variert lek og fysisk aktivitet er nødvendig for barn og unges utvikling. Også for andre aldersgrupper er fysisk aktivitet viktig. Målet er å få befolkningen til å velge å gå eller sykle. Da må det legges til rette for flere gang- og sykkelveier.

I trafikken er barn og eldre spesielt sårbare. De er fysisk mindre robuste og får lettere skader. Ved planlegging av veier skal det tas spesielt hensyn til disse aldersgruppene.

Norge har som mange andre land inngått en avtale om reduserte klimautslipp. For å få dette til må mer av trafikken foregå med miljøvennlige fremkomstmidler. Kommunen må jobbe for gode kollektivtilbud og muligheter for å sykle eller gå til skole, jobb eller til fritidsaktiviteter.

4. Status for trafikksikkerhetsarbeidet i Rennebu kommune

4.1 Organisering

Trafikksikkerhetsutvalget, TSU

- ✓ Trafikksikkerhetsutvalget oppnevnes av kommunestyret og består av fem medlemmer: tre er folkevalgte, en barnerepresentant utnevnt av Kommunedirektøren, og et medlem fra politiet.
- ✓ Trafikksikkerhetsutvalget er høringsinstans både i fylkesplansammenheng og i alle kommunale reguleringsaker som har med trafikale forhold å gjøre.
- ✓ Trafikksikkerhetsutvalget utarbeider en lokal handlingsplan som bør revideres i planperioden.

Kommunens arbeid med trafikksikkerhet er knyttet til rollene som vegansvarlig, skole- og barnehageeier, helsemyndighet, planmyndighet og viltmyndighet. Det overordna ansvaret for dette arbeidet går via opplæringsloven og kommunehelsetjenesteloven, herunder forskrift om miljørettet helsevern.

I og med at Trafikksikkerhetsplanen er en kommunedelplan, er det kommunestyrets ansvar å følge opp at planens tiltaksdel blir gjennomført.

Grunnlaget for bevisste og varige holdninger legges i barneårene, og i hovedsak har skolen og barnehagen, i samarbeid med foresatte, ansvar for dette arbeidet.

I kommune- og arealplanarbeidet ivaretar kommunen trafikksikkerhet i et folkehelseperspektiv gjennom tiltak som fremmer økt fysisk aktivitet og bedre helse generelt.

Kommunens tekniske avdeling gjennomfører sikringstiltak på og langs kommunale veger etter hvert som de prioriterte tiltak i plan blir finansiert, dels gjennom kommunale bevilgninger og dels gjennom tilskudd fra fylkeskommunen.

Gjennom viltforvaltningen gjennomfører kommunen tiltak for å forebygge viltpåkjørslar.

4.2 Gjennomføring av sikringstiltak på vegnettet i perioden 2018-22.

I forbindelse med revideringen av kommunedelplanen er tiltaksdelen gjennomgått, og oppdatert ved at gjennomførte tiltak er tatt ut, evt. videreført, tiltak som ikke er aktuelle lengre er tatt ut, og noen videreført.

I trafikksikkerhetsplan 2018-22 er det totalt 53 tiltak i handlingsdelen. Av disse er følgende gjennomført, funnet uaktuelle og videreført:

Gjennomførte tiltak	Uaktuelle tiltak	Ikke gjennomført, men aktuelle for videre arbeid
5	9	39

Fullstendig oversikt: Se vedlegg.

Når det gjelder gjennomførte tiltak er tallet lavt, men det er ikke tatt med de tiltak som er gjennomført innenfor holdningsskapende tiltak. Disse er registrert som videreført, og vil fortsatt være høyt prioritert. Det er i perioden gjennomført bl.a. årlig utdeling av refleks på skole og/eller i barnehage, sykkeldag, refleksdemonstrasjon på Aik (informasjon og en tur i buss med praktisk demonstrasjon av virkningen av refleks).

4.3 Evaluering av det holdningsskapende arbeidet i perioden 2018-2022

Det gjøres mye bra holdningsskapende arbeid i skolen og barnehagen.

Det har vært arbeidet mye med holdningsskapende arbeid i forrige planperiode, men gjennomføring av tiltak har vært vanskelig i 2020-21 på grunn av pandemien. Enkelte tiltak har vært avhengig av eksterne kursholdere, som 65+ kursene til Statens vegvesen. Disse har ikke vært arrangert under og etter pandemien.

Det som har vært gjort er årlige refleksutdeling i skole/barnehage, sykkeldag, refleksdemo for AIK (Avdeling for integrering og kvalifisering).

4.4 Statistikk over trafikkulykker i Rennebu 2010- 2021

Statistikken er utarbeidet av vegvesenet og er basert på politirapporterte trafikkulykker. I utgangspunktet skal alle vegtrafikkuhell med personskade rapporteres til politiet. Det er imidlertid noe underrapportering. Dette er som oftest uhell med lettere skader. Vegvesenet regner med at de fleste ulykker med alvorlige skader blir meldt.

I utgangspunktet skilles det mellom fire skadegrader: drepte, meget alvorlig skadde, alvorlig skadde og lettere skadde. Det registreres også materiell skade, skade på annen manns eiendom og store materielle skader.

Nullvisjonen om 0 drepte og hardt skadde i trafikken fokuserer på de alvorligste ulykkene.

Statistikken over trafikkulykker i Rennebu er fra Statens vegvesens Trafikkulykkeregister (TRINE).

4.4.1 Oppsummering av ulykkesstatistikken

I årene 2015 og 2019 var det høye ulykkestall; henholdsvis 18 og 12 ulykkestilfeller. Det laveste antall ulykker hadde vi i 2016, 2017 og 2021 med 3 tilfeller. Ulykkestallene viser ingen jevn kurve, men har store variasjoner.

Siste registrerte dødsulykke i Rennebu var i 2015, da mistet ett menneske livet i trafikkulykke.

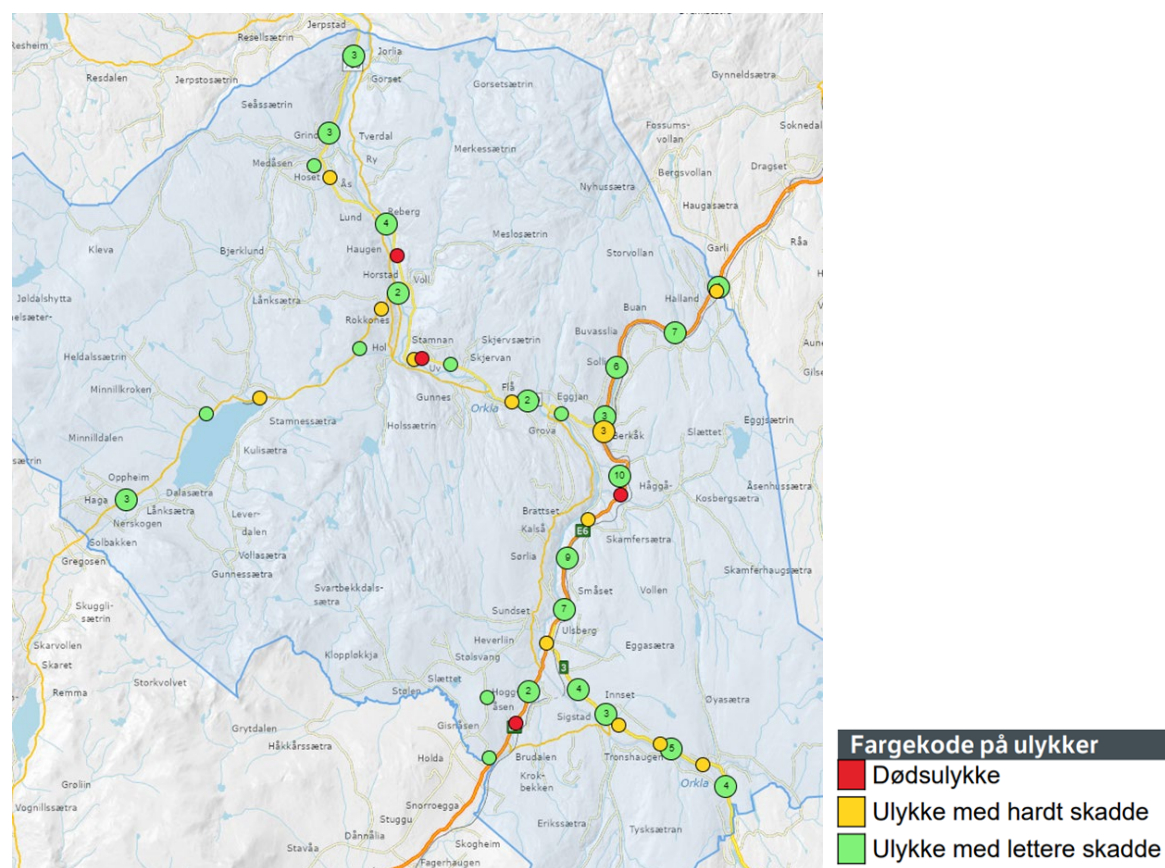
Siste år vi har statistikk for er 2021, og da ble 3 mennesker lettere skadet i trafikken.

De ulykkestypene det er mest av i Rennebu, er utforkjøringer og møteulykker. Møteulykkene har medført de største og alvorligste personskadene. Utforkjøringene har medført moderate skader på bilførere og bilpassasjerer.

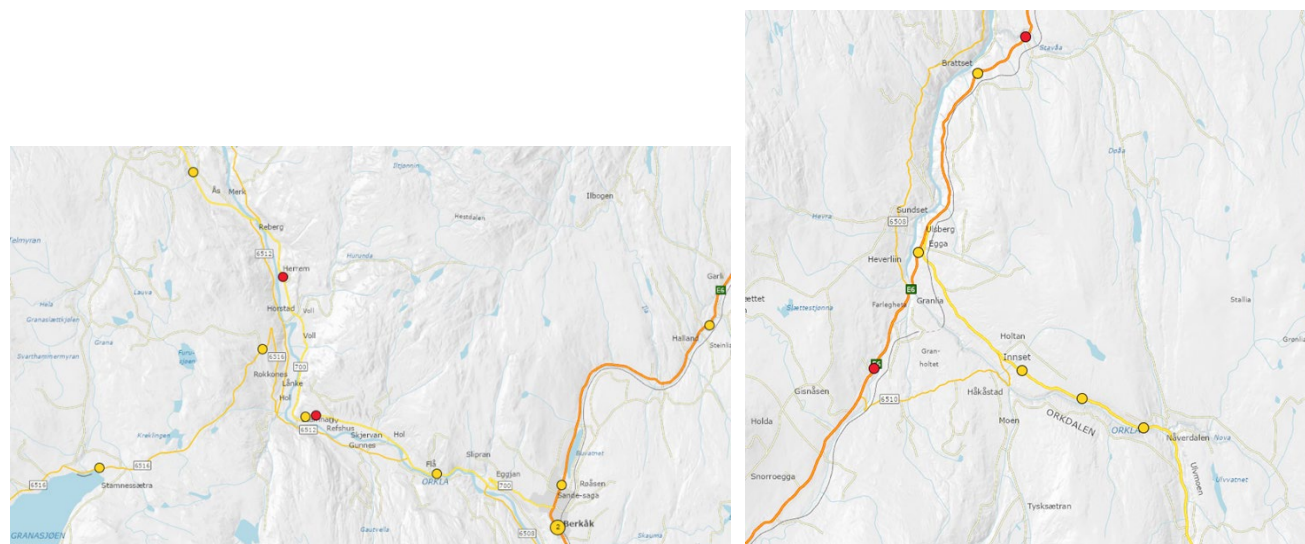
De aldersgruppene som er mest utsatt for ulykker i trafikken, er unge mellom 20 og 34 og eldre mellom 65 og 74.

I Rennebu skjer flest ulykker i forbindelse med helgeutfarten.

Kart som viser hvilke veistrekninger i kommunen som har registrerte ulykker med personskade i årene 2010-2021 (Kilde Statens vegvesen):



Registrerte trafikkuulykker med personskade 2010-21



Ulykker med drepte/hardt skadde

4.5 Statistikk over fallvilt

For 2022 er det registrert 38 fallvilt av rådyr, hjort og elg i Rennebu kommune. Av disse er 24 påkjørt av motorkjøretøy og 14 av tog.

Tabell som viser fallvilt på vei i perioden 2010 til 2022:

Veg	Fallvilt
E6	89 elg, 17 hjort og 93 rådyr
R3	14 elg, 2 hjort og 25 rådyr
Fv 700	15 elg, 63 hjort, 82 rådyr

På de andre veiene i kommunen er det påkjørt et mindre antall dyr.

Det har ikke skjedd alvorlige ulykker med skade på mennesker i perioden, men det har vært materielle skader.

5. Registrering gjennom involvering og medvirkning

5.1 Medvirkning

Det ble holdt åpen «innspillskaffe» i foajeen på Rennebuhallen i mars-23. Det var ikke mange som kom, men de som kom var til gjengjeld svært engasjerte og hadde mange gode innspill.

I tillegg hadde vi en digital spørreundersøkelse som ble gjennomført på kommunens facebookside. Det kom inn 29 digitale innspill.

Alle innspill finnes i vedlegg.

5.2 Involvering av skoleelever:

Elevrådet ved Berkåk barne- og ungdomsskole har uttalt seg. De føler seg ikke utrygge noen steder, men vet om busspåkigninger uten busslommer. Noen av elevene ønsker seg fotgjengerfelt over E6 ved Rennebuhallen. De fleste vet om undergangen, men mange krysser rett over E6 i stedet.

6. Problemanalyse

6.1 Vegnettet

Rennebu kommune har to stamveger gjennom kommunen: E6 som går fra kommunegrensa med Oppdal i sør til kommunegrensa mot Midtre Gauldal i nord, og RV 3 fra fylkesgrensa, med Hedmark i sør til krysset mot E6 på Ulsberg. I tillegg er Fv 700 forbindelsen til Orkdalsføret. Dette betyr at kommunen har stor belastning av gjennomgangstrafikk, og det er mange vogntog som passerer daglig. Dessverre er flere dårlig utstyrt for vinterforhold, og mange kjører med farlig gods. Antallet er sterkt økende.

Det er spredt bosetting i kommunen med skoler på Berkåk og Voll. Det betyr at det er mange og lange skoleveger, og disse skolevegene går langs kommunale-, fylkes-, riks- og europaveger.

I et folkehelseperspektiv er det på sikt et mål at skoleveiene skal sikres slik at en får minst mulig

sikringskjøring av elevene. Det betyr at en må bygge flere gang- og sykkelveier, men også antall buss-stopp må vurderes slik at elevene får en viss gangavstand mellom heimen - bussen.

6.2 På sykkel i trafikken

I nasjonal transportplan for 2022-2033 vil Regjeringen legge til rette for økt bruk av sykkel som transportmiddel

Økt sykling gir:

- bedre helse
- bedre miljø
- samfunnsøkonomisk gevinst

En rapport fra Helsedirektoratet (2008) viste beregninger om at for hver stillesittende bilist som går over til å sykle til/fra skole eller arbeid, ville samfunnet spare 3,0 millioner kroner over dennes livsløp. Ingen andre investeringer innen vegsektoren gir tilsvarende nytteeffekt.

Å være syklist i trafikken innebærer selvsagt også risiko. Av den grunn må forholdene for myke trafikanter trygges i hele kommunen.

6.3 Personskadekostnader i trafikken

Trafikkulykker fører ofte til store lidelser, økte kostnader og bidrar til redusert livskvalitet for den enkelte og for familien. De pårørende kan få belastninger av både praktisk og psykisk karakter. I tillegg påføres samfunnet store kostnader knyttet til medisinsk behandling, tapt arbeidsinnsats og materielle kostnader. Et av hovedmålene med trafikksikkerhetsarbeidet er å redusere de alvorligste personskadeulykkene.

7. Handlingsplan

7.1 Kommunens rolle

Kommunen har det øverste ansvar for innbyggernes helse, miljø og sikkerhet. Trafikksikkerhet er en del av dette ansvaret, selv om en trafikkulykke med en rennbygg skjer utenfor egen kommune. Tiltak og forebyggende arbeid, rettet mot større utfordringer på trafikksikkerhetsområdet, gjennomføres i samsvar med nasjonale og fylkeskommunale planer for å få god effekt.

Planen legger opp til å få en betydelig utbygging av gang- og sykkelveger i planperioden. Det er også tiltak som sikring av myke trafikanter og fartsregulerende tiltak.

For å få gjennomført tiltakene i handlingsplanen, må kommunen ha god dialog med Statens vegvesen, Fylkets trafikksikkerhetsutvalg og Trygg Trafikk.

7.2 Finansieringsmuligheter

Kommunen har ansvaret for finansiering og gjennomføring av tiltak på kommunale veger. Fylkeskommunen gir imidlertid tilskudd til mindre trafikksikkerhetstiltak på både fylkeskommunale og kommunale veier. Mindre prosjekter er tiltak som gir stor trafikksikkerhetseffekt i skoleområder og i barnas nærmiljø. Kommunen søker på grunnlag av en vedtatt trafikksikkerhetsplan med prioriterte tiltak.

Ved søknad til Fylkeskommunen kreves en faglig beskrivelse av hvert tiltak med reelle, kalkulerte anleggskostnader, og kommunen står som byggherrens representant og som økonomisk ansvarlig for prosjektene. Tilskuddene blir gitt på vilkår av at fylket dekker 60% og kommunen 40%. Overskridelser er kommunens ansvar. Det kreves en bekreftelse på at kommunens egenandel er avsatt i budsjett og at tiltaket er klart for umiddelbar gjennomføring. Også ved gjennomføring av andre tiltak kreves det ofte at kommunen kan forskuttere kostnadene ved planlegging.

Det er derfor viktig at det i handlingsplanen fremgår hvordan tiltakene skal finansieres.

I det totale budsjettet må en også beregne at noen av tiltakene medfører mindre behov for sikringskjøring. Det vil gi økonomisk gevinst for kommunen. Kostnadene ved sikringskjøring (Kommunens egenandel) utgjorde i 2022 37 840 kr pr mnd. Til sammenlikning utgjør ordinær skolekjøring 98 413 kr pr mnd. Det viser at kostnadene ved sikringskjøring er en betydelig utgift for kommunen.

7.3 Føringer for tiltak

7.3.1 Veiledende sjekklister og retningslinjer

I arbeidet med Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007 ble det utarbeidet veiledende sjekklister som antyder hvilke forhold som kan godtas på veger der 6-åringer skal gå til skolen.

Listene tar utgangspunkt i fartsgrensene på de aktuelle strekningene og anbefaler følgende:

Når barna *må krysse bilveg* bør det være

- over- eller undergang når fartsgrensen er 60 km/t eller høyere
- gangfelt med signalanlegg når fartsgrensen er 50 km/t
- opphøyd gangfelt når fartsgrensen er 40 km/t

For ferdsel langs bilveg anbefales:

- gang- og sykkelveg når fartsgrensen er 60 km/t eller mer
- fortau når fartsgrensen er 40 eller 50 km/t

Ved 30 km/t er det ikke nødvendig med spesielle anlegg.

Sjekklistene forutsetter at den faktiske kjørefarten ikke er høyere enn fartsgrensen.

Vinteren 2010 ble retningslinjer for sikringskjøring til og fra skolen i Rennebu vedtatt. TS-utvalget har registrert og vurdert alle skoleveiene i hele kommunen.

7.3.2 Fysiske tiltak på vei

Riksveier – ansvar Statens Vegvesen, kostnader dekkes av Staten.

Fylkesveier – ansvar Trøndelag Fylkeskommune, kostnader dekkes av fylket

Kommunale veier – ansvar Rennebu kommune. Kostnadsfordeling: 40% Rennebu kommune (egenandel), 60% Trafikksikkerhetsmidler etter søknad til Trøndelag fylkeskommune.

Statens vegvesen har en tilskuddsordning der en kan søke om tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljø. Denne ordningen startet opp i 2022.

7.3.3. Bakgrunn for prioritering

TSU-utvalget har foretatt en prioritering av de fysiske tiltakene som ønskes gjennomført i planperioden blant annet ut fra statistikk, sentrale føringer og innspill fra innbyggerne.

7.3.4 Fysiske tiltak, strakstiltak/ mindre kostnadskrevende

Veg	Prioritet	Strekning/sted	Tiltak, kort beskrivelse	Kostnad
Kom.	1	Området ved KRK og E6	Fysisk sperre slik at de syklende må gå av sykkel	Kommunen
Kom	1	Skogliveien og Kroveien	Veiene bør knyttes sammen slik at det blir en kryssing av E6	Kommunen
Kom	3	Mjukliveien	Vurdere flere fartsdumper	Kommunen
Fylke	2	Strekningen Kastet til Rabben	Vurdere strekning med 50 km/t	Fylket
Fv 700	1	Bakkan	Fotgjengerovergang eller annen sikring av fotgjengere fra sørsiden av Fv700 til Kommunehuset/torget	Fylket
Fv 700	2	Mærk bru/Reberg	Utvide 60-sonen	Fylket

Fv 700	1	Ved Såggåstad	Bygge ut for busslomme på begge sider av veien	Fylket
Fv 700	1	Ved avkjørsel Herremsgrenda	Busslomme	Fylket
FV512	1	Gunneshgrenda	60-sone forlenges vestover forbi avkjørsel til 124/1 og 121/1	Fylket
Rv3	1	Ulsberg – Innset	Redusert fartsgrense	Staten
E6	1	E6 ved Mjukliveien	Lysregulering av fotgjengerovergang	Staten
E6	1	Ved Skogliveien/Kroveien	Redusere farten til 50 km/t til forbi fotgjengerovergangen	Staten
E6	1	Gangsti ved Buvatnet	Autovern mellom E6 og gangstien	Staten

7.3.4 Fysiske tiltak, arbeids- og kostnadskrevende tiltak

Veg	Prioritet	Strekning/sted	Tiltak, kort beskrivelse	Kostnad
Kom	1	Nederst i Vassliveien	Fotgjengerovergang med skilting	60% fylket 40% kom.
Kom	2	Kosbergveien - Eggan	Gang- og sykkelforbindelse	60% fylket 40% kom
Kom	2	Boligfelt i hele kommunen	Ny skiltplan med soneskilt	60% fylket 40% kom
Fv700	1	Ved Vonheim bhg	Redusere fart/øke oppmerksomhet	Fylket
Fv700	1	Herrem – Vollabrekka-Voll	Gang- og sykkelvei, eventuelt fortau	Fylket
Fv700	1	Grana bru	Ny bruløsning over Grana	Fylket
Fv700	1	Hele/deler av veien Hoelsmoen-Sandbrekka	Utvidet veiskulder for myke trafikanter. Må planlegges av kommunen	Fylket
Rv3	3	Fra Rønningen til Ulsberg (ved Kiplesund)	Gang- og sykkelvei Planlegges av kommunen	Staten
Rv3	2	Ulsberg	Flytting av innkjøring til Ulsberg boligfelt	Staten
E6	1	Krysset E6/Mjukliveien/Veikroa	Forbikjøringsfelt /avkjøringsrampe for nordgående trafikk	Staten
E6	1	Sør for Berkåk til Skaumsvingen	Gang- og sykkelvei Veien er ferdig planlagt	Staten

7.3.5 Arbeid med resertifisering til Trafikksikker kommune

Mål	Samarbeidspart	Hvem	Hvordan	Ansvarlig
4, 5	Trygg trafikk	Alle enhetene i den kommunale forvaltningen.	Arbeide med å oppfylle kriteriene for resertifisering til trafikksikker kommune	Rådmannen og rådmannens ledergruppe

7.3.6 Holdningsskapende tiltak og kartlegging, rettet mot barn

Mål	Tema	Tiltak	Kostnad/ Ressurser	Ansvar	Tids- perspektiv
2	Trygging av skoleveg	Oversikt over bosted to år før skolestart. Vurdere trafikksikkerheten.	Ingen	TS-utvalget Barnehagene i samarbeid med skolen	Årlig
1,2	Holdningsskapende arbeid i bhg og skole	Trafikkopplæringsplan. Gjennomføre tiltak for trafikksikker barnehage og skole	Ingen Materiell fra Trygg Trafikk	Barnehage - styrer og rektor politiet	Årlig
1,2	Holdningsskapende arbeid mot foresatte	Tema på foreldremøter: Sikring av barn i bil, trygging av skoleveien, refleks, sykkelhjelme, på sykkel i trafikken	Møtetid	Barnehagestyrer og rektor Helsesøster FAU Politiet	Årlig
1,2	Fartsgrenser og kjøremønster	Overvåking på strekninger med ulovlig høy fart og ulovlig kjøremønster der barn ferdes til skole og på fritid		Politiet	Jevnlige
1,2	Overholde fartsgrensene: Vassliveien.	Overvåking Holdningsskapende arbeid i skolen. Sette opp midlertidige fartsmålere		Polit i FAU TSU/Teknisk	Årlig ved skolestart Vurderes kontinuerlig

1,5	Sykkelopplæring	1-7. trinn får sykkelopplæring på skolen		Ledelsen på skolene TSU	Hvert år
1,2	Reflekskampanjer	Utdeling av skolesekker og refleksvester til 1.kl Utdeling refleks på valgt trinn hvert år	TSU Trøndelag fylkeskommune Statens Vegvesen	I samarbeid med FAU og skolens ledelse	Årlig
1	Sikkerhet ang. busstransport	Atferd på buss, av- og påstigning, kurs for elevene	Buss-selskapene tidsressurs	Skolen og buss-selskapene	Årlig
1,2	Trygg skolevei	Lære barna hvordan de skal gå/sykle/busse trygt til skolen		Foreldre i samarbeid med skolen	
3	Trygg skolevei: - busslommer - holdeplasser - fartsdemping - skilting - veinett	Dialogmøte med befarer på utrygge områder	Møte-ressurser	TSU ansvarlig for møtet med: -buss-selskap -Statens Vegvesen -FAU -elevråd -skole	Ved behov
1,2, 5	Trygghet i trafikken	Barnetråkk Skolens elever kartlegger sin skolevei og hvor de ferdes i fritida	Nett-ressurs	TSU mottar skolens rapport	Årlig på bestemt trinn

7.3.7 Holdningsskapende tiltak rettet mot ungdom

Mål	Tema	Tiltak	Kostnad/ Ressurser	Ansvar	Tids-perspektiv
1	Bevisstgjøring av egen atferd	Arbeide tverrfaglig med konkrete case, i tråd med tema trafikk i fagplaner	Skoletid	Ungdomstrinns-lærere	Hvert år
1	Kunnskap om trafikksikkerhet og rus	Informasjon og dialog		Skolen i samarbeid med: -helsesøster -politi	Årlig på bestemt trinn
1	Teori for bilførere	Trafikalt grunnkurs for ungdomsskoleelever	Kurs-avgift betales av den enkelte	Foreldre-kontakter i samarbeid med kjøreskole	Årlig

1	Glattkjøring	Isbanekjøring på Buvatnet	Avgift for kjøring	Kommunen gir dispensasjon fra reguleringsbestemmelsene I samarbeid med Norsk Motorklubb avd. Rennebu	Uke 4-9, 3 dager pr uke Disp. gis for 2 år
---	--------------	---------------------------	--------------------	--	---

7.3.8 Holdningsskapende tiltak rettet mot eldre og personer med spesielle behov

Mål	Tema	Tiltak	Kostnad/ Ressurser	Ansvar	Tidsper- spektiv
1	Bli sett som gående og syklende	Informere om og vise nødvendigheten av refleksbruk Temakveld og også i møte med den enkelte	Refleks- vester Møtetid	Helse- og omsorgsetaten, eldrerådet, rådet for personer med nedsatt funksjonsevne i samarbeid med TSU Politi	Hvert år
1,3	Mestring og trygghet som sjåfører	Sjåfør 65+ Teorikurs	Statens vegvesen skaffer	TSU samarbeider om gjennomføring med Frivilligsentralen og eldrerådet	Ved behov
3,4	Planlegging av nye bo-områder og veier	Universell utforming		Rådmannen Kommunens planleggere	Ved utarbeid-else av nye planer

7.3.9 Strategiske tiltak

Mål	Tema	Tiltak	Kostnad/ Ressurser	Ansvar	Tids- perspektiv
2,3, 4	God standard på kommunens veier	Tilsyn og vedlikehold på kommunale veier sommer som vinter God sikt og godt grep på veibanen	Nok ressurser til teknisk drift	Kommunen	Hele tiden
4	Planlegging av nye prosjekter i kommunen	Trafikksikkerhet har fokus i all ny planlegging TS-utvalget skal være høringsinstans		Kommunens administrasjon	
5	Kjøring til og fra arbeid, skole, fritidsaktiviteter	Motivere for mer fysisk aktivitet på veg til og fra gjøremål		Idrettslag, arbeidsgivere, skole og barnehage mfl. Lag og foreninger	Hele tiden
1	Adferd i trafikken	Fremme nasjonale kampanjer lokalt i møter om trafikk	Møtetid	Statens Vegvesen Politiet	
4,5	Kollektivtransport	Legge til rette for parkering og jobbe for gunstige rutetider buss/tog		Planleggere Kommunen	

8. Evaluering og revidering av planen

Tiltaksplanen bør evalueres årlig/ved behov. Dersom evalueringa viser at noen av tiltakene bør endres eller prioriteres høyere, kan tiltaksplanen endres etter forslag fra TSU og godkjennes i formannskapet.

Den totale evalueringa av måloppnåelse og status bør foretas i slutten av planperioden. Dette vil gi grunnlag for en revidering av planen og gi rom for en god prosess med bred involvering i planarbeidet.

Ansvar: Kommunedirektøren i samarbeid med TSU.

9. Vedlegg til planen

Vedlegg 1. Trafikkstatistikk fra Statens vegvesens database «TRINE»

Uttrekkene er gjort for Rennebu kommune med tema skadegrad, trafikanttype, aldersgruppe, ulykkestype, vegkategori og fartsgrense.

Trafikkulykkesregister																
Skadegrad	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006
Drept	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	3	0	0	0	0
Hardt skadd	0	1	5	1	0	0	1	2	4	1	2	3	3	2	2	2
Lettere skadd	3	9	11	9	5	4	24	4	9	16	9	13	9	20	12	12
Sum	3	10	16	10	5	4	26	6	13	17	11	19	12	22	14	14

Trafikkulykker pr. år sortert på skadegrad

Trafikkulykkesregister																
Trafikanttype	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006
Fotgjengere	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	2	0	0	0
Syklister	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0
Førere og passasjerer moped	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Førere og passasjerer lett MC	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Førere og passasjerer MC	0	2	3	1	0	0	4	1	0	0	0	2	2	3	0	0
Førere personbil	1	5	10	3	3	2	15	2	6	6	6	8	6	5	5	5
Passasjerer personbil	0	2	3	2	2	2	5	2	6	0	4	3	1	11	5	5
Førere og passasjerer varebil	1	0	0	1	0	0	1	1	0	1	0	3	0	0	0	1
Førere og passasjerer lastebil	1	1	0	0	0	0	1	0	1	4	0	0	1	1	3	3
Førere og passasjerer buss	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	2	0	0
Sum	3	10	16	10	5	4	26	6	13	17	11	19	12	22	14	14

Trafikkulykker pr. år sortert på trafikanttype

Trafikkulykkesregister															
Aldersgruppe lt	2021lt	2020lt	2019lt	2018lt	2017lt	2016lt	2015lt	2014lt	2013lt	2012lt	2011lt	2010lt	2009lt	2008lt	2007lt
0 - 5 år	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6 - 15 år	0	0	0	0	0	2	1	0	4	1	0	2	0	3	0
16 - 17 år	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0
18 - 19 år	0	0	0	0	2	0	1	0	0	1	0	0	0	2	0
20 - 24 år	2	0	3	0	0	1	5	0	0	2	1	3	3	1	0
25 - 34 år	1	1	2	4	0	0	2	3	0	7	4	2	1	5	0
35 - 44 år	0	2	3	1	2	1	3	0	2	1	0	4	1	1	0
45 - 54 år	0	1	3	0	0	0	4	0	2	1	2	0	3	3	0
55 - 64 år	0	3	3	0	1	0	1	1	0	3	0	3	1	4	0
65 - 74 år	0	3	1	1	0	0	8	0	5	1	1	4	1	1	0
Sum	3	10	16	10	5	4	26	6	13	17	11	19	12	22	14

Trafikkulykker pr. år sortert på Aldersgruppe

Trafikkulykkesregister															
Ulykkestyper lt	2021lt	2020lt	2019lt	2018lt	2017lt	2016lt	2015lt	2014lt	2013lt	2012lt	2011lt	2010lt	2009lt	2008lt	2007lt
Samme kjøreretning	0	2	1	0	3	2	2	0	2	3	1	0	2	3	0
Motsatt kjøreretning	0	4	7	1	1	0	12	1	9	1	2	9	5	11	0
Kryssende kjøreretning	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0
Fotgjenger/akende	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	2	0	0
Utforkjøring	3	1	5	6	1	0	10	5	2	10	6	7	3	6	0
Andre ulykker	0	2	3	2	0	2	2	0	0	2	0	0	0	2	0
Ukjent	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sum	3	10	16	10	5	4	26	6	13	17	11	19	12	22	14

Trafikkulykker pr. år sortert på Ulykkestype

Trafikkulykkesregister															
Vegkategori lt	2021lt	2020lt	2019lt	2018lt	2017lt	2016lt	2015lt	2014lt	2013lt	2012lt	2011lt	2010lt	2009lt	2008lt	2007lt
E Europaveg	1	4	10	5	3	3	9	2	10	10	10	14	6	14	6
R Riksveg	1	4	2	1	0	0	5	0	1	5	0	0	3	1	3
F Fylkesveg	0	1	4	3	0	1	8	4	2	2	0	2	2	7	3
K Kommunal veg	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	1	1	0	0
P Privat veg	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0
S Skogsbilveg	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ukjent	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2
Sum	3	10	16	10	5	4	26	6	13	17	11	19	12	22	14

Trafikkulykker pr. år sortert på Vegkategori

Trafikkulykkesregister															
Fartsgrense Å	2021 Å	2020 Å	2019 Å	2018 Å	2017 Å	2016 Å	2015 Å	2014 Å	2013 Å	2012 Å	2011 Å	2010 Å	2009 Å	2008 Å	2007 Å
10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0
40	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
50	0	1	0	0	1	0	2	2	1	0	2	2	2	0	1
60	1	4	4	0	0	2	8	1	1	4	0	6	4	8	3
70	0	2	6	5	4	0	0	1	1	1	8	6	1	4	8
80	2	3	6	5	0	2	16	2	10	10	0	4	4	10	2
90	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sum	3	10	16	10	5	4	26	6	13	17	11	19	12	22	14

Trafikkulykker pr. år sortert på Fartsgrense

Vedlegg 2. Innspill kommet inn digitalt og ved oppmøte i Rennebuhallen.

-

ID	Hvor opplever du det utrygt i trafikken?	Hvilke holdningsskapende tiltak tror du fungerer?	Har du tips til steder hvor vi burde hatt gang- og sykkelvei?		Andre innspill - noe du vil tipse Trafikksikkerhetsutvalget om?
Innspill mottatt digitalt					
1	E6 i skamfersvingen, mellom avkjørselen fra e6 opp mot skaumsjøen og mot sentrum	Gangvei langs veien	Fra det gangveien slutter og frem til avkjørslen mot skaumsjøveien		Det er svært mange som sykler runden rundt skaumsjøen, i dag må man da ut på e6 ett lite stykke. Her har jeg også gått noen turer når jeg skal til sentrum. Dette har jeg måttet slutte med, da det er svært uoversiktlig i svingene! Bilister kommer veldig fort og tar ikke hensyn til hverken fotgjenger eller syklist.
2	Voll	Utvide 50 sone mot Berkåk med 150 meter			
3					Fra Trondheimsveien 3529, 3531 og 3533 slik at vi ikke må gå på E6
4	Bebyggelsen langs E6 sør i sentrum	Brøyting og fotgjengerovergang			Fotgjengeroverganger samt brøyting og det å ta ned høyden på brøytekanter la gs e6. går nå på e6 om man ikke kjører bil fra egen eiendom
5	Rv 700 mellom kommunehuset og avkjøring til Vonheim bhg!! Her er farten ALT for høy, stor trafikk av biler og vogntog, et gangfelt mot bhg hvor det ofte passerer barn og barnevogner, furugreiner og snø hindrer sikt. Venter på en alvorlig ulykke her:(Fartsdumper er det som hadde hjulpet. Både ved nevnte gangfelt, på grusvei ned til Voheim bhg, og oppover mot helsesenteret hvor det også kjøres for fort, og det kommer skoleunger på spark og sykkel.			Høvle ned brøytekanter, opphøyde gangfelt/ fartsdumper.
6	Spesielt fra berkåk til Ulsberg, mange kjører forbi i svingene!	Flere kontroller, eller forbikjøringsforbudsskilt	Innset!		I 50 sonen på innset kjører stort sett alle i 80km! Ingen stopper for meg ved overfangsfeltet når jeg når tur med barnevogn! Farlig å ferdes for gående!
7	FV700, Nedre Grindal	Fartskontroller			Mange bruker strekket mellom Bruholtveien og Aunan som aksellerasjonsfelt. Fartsgrensa er 80, men mange kjører mye fortere - ikke minst tungtrafikken. Dette er skoleveien til 4 barn. I tillegg tilhører 4 barnehagebarn denne kretsen.

8	Fotgjengerfeltet til barnehagen.			Få et opphevet fotgjengerfelt, slik at farten senkes og alle kommer seg trygt over!
9	På Berkåk når det blir høye brøytekanter. Må kjøre langt ut i veibanen eks. ved CK eller Rema for å se om det kommer biler fra siden			Mellom Stamnan og avkjøring til Frambanen, Voll
10	Ingen	Politiet må snakke med ungdommen, ikke bøtlegge	Nei	Politiet må bli mere folkelig, ikke for envær pris bøtlegge, ta lappen fra ungdom som skrenser osv på snøen. Stenkløv og alle andre har vært ung selv. Dialog er løsningen. Praksis som er utført di siste årene skaper kun hat mot etaten. Lær av di lokale betjentene som var her på 80-90 og 2000 tallet. Irettesettelse fungerer like bra. Og att dette er anonymt 🤔😏 kyss me bak
11	Mangler lys i boligfeltet på gml RV3 på Ulsberg, en strekning som blir brukt av gående og en fortsatt skummel inn/utkjøring til boligfeltet.		Ved RV3 mellom Ulsberg og Innset. Mangler fra sør for Gullikstad og mot Innset sentrum.	Beslutt reg.planen E6 Nedgård-Toset i april/mai, da kan man bli mer detaljert om trafiksikkerhetstiltak lokalt. Få til ett samarbeid mellom Nye Veier og Trafiksikkerhetsutvalget før oppstart av bygging av ny E6 gjennom Rennebu, Det vil bli flere steder som trenger litt tilrettelegging ang trafiksikkerhet under byggeperioden.
12	I sentrum ved utkjørsel/ innkjørselen ved Esso, nord for Ck, i hele tatt inn på E6 når ert er høye brøytekanter. Disse må fjernes på flere steder enn nord for Ck. Sett to nestenulykker den siste mnd.	Ungdommen i Rennebu er herlige! Men tror det kunne vært lurt med litt info om faren de utsetter seg selv med firhjulingkjøring i høy fart i boligfeltene. Her er det mange myke trafikanter. Gjengen på motorklubben koser seg veldig og det er et fantastisk bra tiltak! De trenger flere voksne som kan se og følge litt med, og prate med dem. Bidra til at de blir gode trafikanter!		Sykkelvei fra Nygard til Skamfer/Unndalsveien/avkjørsel til Skaumsjøen. Her er det ofte at man opplever farlige situasjoner når man sykler. Tungtransport og biler tar ikke hensyn
13	Granabrua, E6 Berkåk-Ulsberg			
14	Nordre utkjørsel fra Circle K inn i Postmyrveien.			Vikepliktskilt på høyre side i utkjørsel fordi trafikken fra bensinstasjon ikke er klar over at de kjører inn på en kommunal vei før de kommer inn på E6. Det oppstår farlige situasjoner pga dette.
15	Boligfelt Berkåk østre/trondskogen. Dårlige siktlinjer på sommer pga løvtrær. Flere barn kommer til i byggefeltet som har 2 lekeplasser. Disse bør ha en sikker og trygg adkomst uten bekymringer for bråstopp eller i verste fall barn mot bil.			Dårlig parkering ved utgangspunkt for skiløype Berkåk - Skaumsjøen/Litjdalen. Parkeringen i dag har plass til få biler. Når flere enn 4 biler parkerer anser jeg det som trafikkfarlig da parkeringa er i en

					sving (Hareveien) spesielt ved glatt føre. Folket parkerer nedover langs veien mot kryss til lerkeveien. Det er etter min mening muligheter for å flytte parkering lenger opp i feltet.
16	Ingen særlig utrygge plasser	Tiltak rettet mot ungdom og unge voksne	Nei		Utfartsparkering Berkåk øst i overgangen mellom Rognveien og Grankollveien, her starter skiløype som er mye brukt. Men det er veldig dårlig med parkeringsplass her, og det blir uoversiktlig når parkering må skje i veien.
17	E6 langs Buvatnet	.	Gangvei langs Buvatnet må få brøyet opp adkomst til gang og sykkelvei for oppsittere langs E6		.
18	Langs Fv 700	Godt vedlikehold sommer og vinter.	Gjennom området Voll		
19	Skjervgrenda, Meslogrenda, Stamnan, Sandbrekka	Gangfelt	Fra Herrem til Flå, særlig Stamnan til Voll		Flaskehalsen på Grindal
20		E6 sentrum mellom idrettshallen og circle k (som bilist opplever jeg mange som vil over der istedenfor å bruke tunnelen ved REMA 1000), fotgjengerfeltet mellom barnehagen og rådhuset (vanskelig å se fotgjenger fra barnehagen når man kommer kjørende fra E6)			
21	E6	Gangvei			Fra der gangveien slutter sør for sentrum og til avkjørsel for skaumsjøen. Det er en flott runde rundt skaumsjøen både sommer og vinter, men strekningen langs e6 er kjempefarlig
22	RV3 Innset. Alt for mye stort kjører for fort . Spes etterm/kveld/natt.	Legge om vei som ligger i plan. Få fortdang på den	Alle plssser som ikke har. Fra Berkåk og sør til Ullsberg og videre Innset. Men håper at ny æveien gjør det slik at den gml kan brukes som dette i stedet.		Omlegging av RV3 MÅ nå vedtas. Dette er en vei der det ikke er trygt å bevege seg på. Det er svingete og smal. Må ut i grøfta hvis man er ute å går og det kommer et vogntog forbi. Det kjøres langt over fartsgrense stort sett 24/7, men spes på etterm/kveld og natt. Inntil vei er på plass må UP prioriterer å være der mye oftere enn de er.
23	Nerskogsveien, spesielt der bebyggelsen er; der vi bor	Redusert fartsgrense, fareskilt i forbindelse med gårdsveier, gang- og sykkelvei	Nerskogsveien, spesielt der bebyggelsen er; der folk bor,		Speil i forbindelse med utkjørsler, breiere vei/møteplasser sånn at større biler (septik, rør, traktorer) får svingradius til å komme ut/inn gårdsoppkjørsler, mer snøfresing av høye kanter/kantslåt (det er mye trafikk her på hverdager og; ikke bare til påske.) Om

					sommeren er det mange barn som sykler langs veien. (Se foreslåtte tiltak.)
24	I kryssene på berkåk	Brøyting av snøkantene			Bedre brøyting i veikryss på berkåk og få ned brøytekantene, var spesielt ekkelt å skulle kjøre ut borte ved mjuken gym i krysse ved veikroa, med alt for høye kanter og snødunger der sist jeg var der på trening.
25	Overgang ned til barnehagen.	Fartshump og skilting om barnehage			
26	Fylkesvei 700, Nedre Grindal	Nedsatt fartsgrense pluss hyppige fartskontroller.	GRANA BRU!!!		Har aldri sett politiet ha fartskontroll på fylkesvei 700 i nedre Grindal i mine over 40 år som bosatt her. Her suser både personbilar og ikkje minst tungtrafikken forbi som dem vil. Gir gjerne ekstra gass på rettstrekk. Med den auka trafikken vi ser no, skulle vi ønske at veien gjekk på andre sida av Orkla, dvs Tverdal. Kanskje eit innspel til arbeidet med Orkdalsplanen for fylkesvei 700?
27	Når jeg kommer fra Tverdalsveien og skal innpå riksvei 700 ved Mærk bru. Gjelder også når du kommer nordfra og skal svinge inn på Tverdalsveien. Det er uoversiktlig når du skal ut på rv 700, og krapp sving når du kommer nordfra og inn på Tverdalsveien.	Vet ikke hvilke holdningsskapende tiltak som kan fungere, men tror det kunne vært lurt om fartssonen mellom Reberg og dette stedet kunne vært utvidet (ev. også redusert fart). Det kunne også vært gjort tiltak for å forbedre oversikten ved Gudveig Drugudals eiendom. Denne saken var også tatt opp i trafikksikkerhetsutvalget i kommunestyreperioden 2003-2007.			
	Grana bru		Grana bru		
28	Lage Robak Veistrekningen Rennebuskogen.	Nedsatt fartsgrense (60 km/t der det er 80-grense nå)			Nedsatt fartsgrense på hele veistrekningen mellom Skjephaugbrua og Kløftbrua. 60km/t der det er 80-grense nå, og beholde 50-sona som allerede er der. Det oppleves til tider som farlig å kjøre ut på veien fra vår adresse, Rennebuskogen 659.

				<p>Det samme rapporteres det om fra flere andre utkjørsler. I perioden med økt trafikk pga Stavåbru-arbeidet var det nestenulykker flere ganger. Fotgjengere har opplevd å måtte hoppe over autovernet for ikke å bli kjørt ned når store biler møtes.</p> <p>Barnas Naturverden har en parkeringsplass ved Rennebuskogen 597, - der vil det være en del trafikk inn og ut, særlig sommerstid. Trollstien, Hildratjønna med nylig oppgradert rasteplass og -bu er satsingsområde for småbarnsfamilier.</p>
Gangfeltet ved Vonheim barnehage. E6 mellom skolen og circle k. Skolebuss-ordningen ved gamle Kongevei	Bedre skilting av fotgjengeroverganger. Voksne er forbilder for de unge. "Lekeplasser" for ungdom hvor de kan få testet grenser i trygge former			<p>Fotgjengerovergangen ved Vonheim barnehage bør skiltes og merkes mye bedre. Kanskje uniformert politi kunne stått der en dag eller to når barnehagen skal krysse, for å markere stedet? Vi skulle hatt en fotgjengerovergang ved circle k. Her har ungdom (og voksne!) Krysset E6 i mange tiår. Finn et bedre sted hvor skolebussene kan hente og bringe barna våre. Dagens løsning er dårlig, kaotisk og uoversiktlig. Ungdom trenger et fristed for å kunne teste grensene de har behov for å teste ut. Uten et sted hvor dette er lov får vi "gapkjøring" rundt omkring. Klaging, pekefingre og bøter hjelper ikke. De trenger et sted hvor dette kan gjøres trygt.</p>
Ønsker autovern mellom E6 og tursti Buvatnet. Skummelt å gå fra nord mot Berkåk med trafikken på E6	Politi er tilstede i trafikkbildet uten å være idiot. Likedan forebyggende mot ungdom og barn.	Videre nedover RV 700 frem til 50 sone oppheves. Ikke bare til gangvei mot barnehage.		<p>Det er gatelys i Eibakkan, men hvem har ansvaret for å skifte lyspærer? Likedan langs RV 700 på Berkåk. Nesten ingen lys fungerer i Eibakkan. RV 700 på Berkåk, flere gatelys som bare blinker. Ved Grana Bru på Grindal. Fjern busj og trær som vokser opp mellom Aasmyr og brua. Gir et mer oversiktlig bilde av bru og møtende trafikk i tillegg til fotgjengere i området. På vinteren er det brøytekanter, men det må vi kunne leve med.</p>

	Gamle Nerskogsveien	Lavere fartsgrense			Gamle Nerskogsveien har 80 km som fartsgrense. På sommeren går det beitedyr langs hele veistrekningen, og på vinteren er det ofte mye snø og glatt. Noen påkjørsler av beitedyr hver sommer, og mange som kjører utfor veien på vinteren. Dette går utover oss som bor ved veien, med ekstra arbeid og forstyrrelser. Det er også en enorm økning i antall passeringer av biler de siste åra.
	Kryssing av fv 700 ned mot borrettslag og sameiet på Bakkan Berkåk. Det bor både småbarnsfamilier og mange eldre der og tungtrafikk og personbiler kommer fort. Det er gang og sykkelvei på begge sider av fv700 her, men eneste kryssing er veien ned mot Vinheim bhg. På vinteren er det svært dårlig sikt fra utkjørslene. På sommeren er det fart som er hovedutfordringen. Trafikkmengden er sterkt økende, spesielt mtp tungtrafikk. Beboerne på denne siden av fv 700 må ha en logisk og god kryssing av veien, der alle uansett funksjonsnivå rekker å komme seg over og opp på gangveien langs kommunehuset(skråskjær kantstein), gangfelt, fartsdempere, lysregulering, eller annet.	Fartsmålere på utsatte områder slik at sjåføren blir påmint egen fart. Målretta innsats mot ungdom - spesielt mtp ATV, traktor, moped.	Skjervgrenda - Stamnan og Stamnan - Voll. Fra grendahuset på Grindal til Grindal salmon lodge.		Se på muligheter for å etablerer universelt utforma turstier på enkelte steder som et alternativ til gang- og sykkelvei. Da er det andre tilskuddsordninger og dette kan være spesielt aktuelt som tiltak der myketrifikkanter ikke består av de som skal til/fra skole. Veldig mange myke trafikkanter går langs veiene for trim, med god tilrettelegging trenger disse bare et tilgjengelig alternativ, ikke nødvendigvis en hel fylkesvei.

ID	Hvor opplever du det utrygt i trafikken?	Hvilke holdningsskapende tiltak tror du fungerer?	Har du tips til steder hvor vi burde hatt gang- og sykkelvei?	Andre innspill - noe du vil tipse Trafikksikkerhetsutvalget om?
Innspill mottatt i Rennebuhallen 16.03.2023				
27	Overgang ved Vonheim barnehage			
28	Berkåk sentrum. Høye snøplogkanter, spes i kryssene			
29	E6 X Mjukliveien	Bom/Stengsel for de som kommer fra Buvatnet og skal krysse E6		
30	Postmyrveien/CK	Burde vært vikepliktskilt ved innpåkjøring Postmyrveien fra CK		
31	X E6 Mjukliveien	Rabatten op Mjukliveien burde forlenges slik at de som kjører av E6 og inn på Veikroa må kjøre lengre opp i Mjukliveien før de svinger inn.		
32	Berkåk Sentrum	Digital fartsmåler		
33	Halland	Fartskontroller ved Halland Camping + Digital fartsmåler		
34	Eibakkan	Skifte lysarmaturer		
35	Mærk bru	Veilys fungerer ikke		
36	Fv700 Voll og Stamnan	Gang- og sykkelvei, Skoleelever ferdes langs veien		
37	Grana bru	Det må snarest legges midlertidig gang bru over Grana, kan en militærbru legges? Lysregulering bør monteres snarest. Ønsker ny bru med gang- og sykkelvei.		
38	Rv3	Busslommer m/skilt fra Innset setrum til Nåverdalen. Busslomma ved Grendabua trenger skilt + busskur, også ved Innset skole.		
39	Rv3	Lysarmaturer må monteres igjen (tatt ned ifm siktbedring mellom Gullikstad – Innset sentrum)Montere lysarmaturer fra Innset sentrum sørover til Rønning		
40	Rv3	Gang- og sykkelvei fra Ulsberg (Gullikstad) til Innset (Rønning) I dag har Statens vegvesen ervervet arealer til gang- og sykkelvei		
41	Rv3	Innkjørsel til eiendommen 189/3 flyttes til Sørbotnan (Østerdalsveien 425)		
42	Fv6510	Pigge ut hammeren nedenfor Kroken, løs stein. Farlig for kjørende, spes, myke trafikanter, f. eks gående med barnevogn		
43	E6 Ulsberg	Park & ride ved Gaden og Larsen eller v/jernbanestasjon. Farlig tilkomst til busslomme ved Gaden og Larsen		
44	Rv3 X Liaveien	Innkjøring til Ulsberg boligområde er farlig, særlig når du dksl kjøre fra Ulsberg boligområde mot Innset. Bilene kommer fort. 60- sone, innkjøring lengre syd, farlig kryss.		
45	Vassliveien/Mjukliveien	Gang- og sykkelvei opp til helsesenteret		
46	E6 Åshuset	Park and ride ved Åshuset + gangvei ut til busslomme. Busslomme også på vestsiden av E6. Trenger busskur.		
47	Fv 6510	Speil ved undergangen ved Åshuset. Mer strøing i bakken (Sandbakken) øst for nevnte undergang		
48	Plassveien, Korsveian	Enden av Plassveien, Korsveian utbedres sikt		
49	Kroken Plassveien/Seierdalsveien	Gran ved Kroken kvistes for bedre sikt		
50	Kommunale veier, f eks Liaveien og Plassveien	Settes opp Barn leker-skilt. Mener dette er en kommunal oppgave, ikke grendalagets fordi dette er kommunal vei.		
51	Gunnes	Forlengelse av 60-sone Gunnesgrenda		

52	Ulsberg – Innset	<p>Som en av flere naboer med utkjørsel inn på RV3 føler jeg nå at jeg har et ansvar for å si ifra om hastigheten på og forholdene for oss som bor langs med riksveien mellom Innset og Ulsberg. For noen år tilbake ble det brukt mye penger på å utbedre veien, med tiltak for å få bedre sikt og øke trafikk sikkerheten, etter mange utforkjøringer og ulykker med tyngre kjøretøy.</p> <p>Med brøyteansvar for flere av stikkveiene som munner ut på riksveien, og mye traktortransport etter RV3. Har jeg lagt merke til at farten har økt betraktelig på denne strekningen.</p> <p>Siktforbedringen har ført til flere forbikjøringer og betydelig økt støy som følge av den høye hastigheten.</p> <p>Stor hastighet fører også til at ulykkene/utforkjøringer ikke har blitt færre slik som intensjonen var med siktutbedringen. Med gjentakende utforkjøringer over i motsatt kjørefelt og ut av veien med tynger kjøretøy antar Jeg at det er bare et tidsspørsmål før dette resulterer i alvorlig ulykke med personskade.</p> <p>For at utbedringer og gjennomførte sikkerhetstiltak skal virke slik de var tenkt mener jeg at fartsgrensen må ned til max 70km/t på strekningen og at dere tar dette opp med statens vegvesen</p>
----	------------------	---

Vedlegg 3. Evaluering av handlingsplanen i Trafikksikkerhetsplan 2018-22.

Ikke gjennomført, videreføres
Gjennomført
Uaktuelt, utgår eller videreføres i andre tiltak.

Fysiske tiltak, strakstiltak/ mindre kostnadskrevende

Veg	Prioritet	Strekning/sted	Tiltak, kort beskrivelse	Status
Kom.	1	Området ved KRK og E6	Fysisk sperre slik at de syklende må gå av sykkelen	Videreføres, vurderes i forbindelse med ny E6.
Kom	1	Skogliveien og Kroveien	Veiene bør knyttes sammen slik at det blir en kryssing av E6	Videreføres
Kom	3	Mjukliveien	Vurdere flere fartsdumper	Ses i sammenheng med etablering av fortau/g/s-veg
Kom	1	Ved Voll barnehage	Vurdere kjøremønster på nytt, vil medføre ny skiltplan	Vurdert som uaktuelt
Kom	1	Vei mot Voll boligfelt	Skilt for å redusere farten vurderes i fht kriteriene	Ikke aktuelt
Kom	3	Kjerkbrua	Lyssetting	Ikke aktuelt, bruksbegrensning er mer aktuelt?
Kom	2	Strekningen Joveien - Løkkjakkveien	Sammenhengende gang- og sykkelvei må utredes	Det meste av vegen har gs-veg og fortau, og Kosbergveien har 30-sone.
Fylke	2	Strekningen Kastet til Rabben	Vurdere strekning med 50 km/t	Videreføres
Fv 700	1	Ved Voll barnehage	Skilting skolebarn	
Fv 700	1	Ved Såggåstad	Bygge ut for busslomme på begge sider av veien	Videreføres
Fv 700	1	Ved avkjørsel Herremsgrenda	Busslomme	Videreføres
Fv700	1	Nord for Mærk bru	Ventelomme nær bolig må vurderes	Vurdert som ikke hensiktsmessig, busslomme like ved
Fv502	2	Havdal-Sundset	Stor fart: Tiltak må utredes nærmere	Gjort av Trøndelag fylkeskommune og Statens vegvesen i

				forb. med stenging av Stavåbrua.
FV512	1	Gunnesgrenda	60-sone forlenges vestover forbi avkjørsel til 124/1 og 121/1	Videreføres
R3	3	Nord for Bottenbekken	Busslomme på vestsida	Busslommer i nærheten
E6	1	Ved krysset E6/Mjukliveien	Busslomme for sørgående rute må bygges	Busslomme ved Rennebu hallen kan benyttes
E6	1	E6 ved Mjukliveien	Lysregulering av fotgjengerovergang	Videreføres
E6	1	Ved Skogliveien/Kroveien	Redusere farten til 50 km/t til forbi fotgjengerovergangen	Videreføres

Fysiske tiltak, arbeids- og kostnadskrevende tiltak

Kom	1	Nederst i Vassliveien	Fotgjengerovergang med skilting	Videreføres
Kom	2	Kosbergveien - Eggan	Gang- og sykkelforbindelse	Videreføres
Kom	2	Boligfelt i hele kommunen	Ny skiltplan med soneskilt	Videreføres
Fv700	1	Ved Vonheim bhg	Bygge opphøyd gangfelt Redusere fart til 40 km/t	Tiltak endres til «Redusere fart/øke oppmerksomhet»
Fv700	1	Herrem – Vollabrekka-Voll	Gang- og sykkelvei, event. fortau Må planlegges av kommunen	Videreføres
Fv700	1	Hele/deler av veien Hoelsmoen-Sandbrekka	Utvidet veiskulder for myke trafikanter. Må planlegges av kommunen	Videreføres
R3	3	Fra Rønningen til Ulsberg (ved Kiplesund)	Gang- og sykkelvei Planlegges av kommunen	Videreføres
R3	1	Ved innkjøring til boligfelt Ulsberg	Lys-setting og skilting	
E6	1	Avkjørsel v. Åshuset, Seierdalen	Avkjøringsfelt for kryssing av E6 for sørgående og busslomme Planlegges av kommunen	
E6	1	Krysset E6/Mjukliveien/Veikroa	Forbikjøringsfelt /avkjøringsrampe for nordgående trafikk	Lar seg ikke gjennomføre, ny løsning når ny E6 bygges
E6	1	Sør for Berkåk til Skaumsvingen	Gang- og sykkelvei Veien er ferdig planlagt	Videreføres

Arbeid med resertifisering til Trafikksikker kommune

4, 5	Trygg trafikk	Alle enhetene i den kommunale forvaltningen.	Arbeide med å oppfylle kriteriene for resertifisering til trafikksikker kommune	Rådmannen og rådmannens ledergruppe Videreføres, endres til resertifisering
------	---------------	--	---	--

Holdningsskapende tiltak og kartlegging, rettet mot barn

Mål	Tema	Tiltak	Kostnad/ Ressurser	Ansvar	Tids- perspektiv
2	Trygging av skoleveg	Oversikt over bosted to år før skolestart. Vurdere trafikksikkerheten.	Ingen	TS-utvalget Barnehagene i samarbeid med skolen	Årlig
1,2	Holdningsskapende arbeid i bhg og skole	Trafikkopplæringsplan. Gjennomføre tiltak for trafikksikker barnehage og skole	Ingen Materiell fra Trygg Trafikk	Barnehage- styrer og rektor politiet	Årlig
1,2	Holdningsskapende arbeid mot foresatte	Tema på foreldremøter: Sikring av barn i bil, trygging av skoleveien, refleks, sykkelhjelme, på sykkel i trafikken	Møtetid	Barnehage- styrer og rektor Helsesøster FAU Politiet	Årlig
1,2	Fartsgrenser og kjøremønstre	Overvåking på strekninger med ulovlig høy fart og ulovlig kjøremønstre der barn ferdes til skole og på fritid		Politiet	Jevnlige
1,2	Overholde fartsgrensene: Vassliveien.	Overvåking Holdningsskapende arbeid i skolen. Sette opp midlertidige fartsmålere		Politi FAU TSU/Teknisk	Årlig ved skolestart Vurderes kontinuerlig
1,5	Sykkelopplæring	1-7. trinn får sykkelopplæring Eberg trafikkskole	Skyssutgifter til Eberg koster av TSU	Ledelsen på skolene	Hvert år Foregår nå på skolen

1,2	Reflekskampanjer	Utdeling av skolesekker og refleksvester til 1.kl	TSU Statens Vegvesen	I samarbeid med FAU og skolens ledelse	Årlig Andre aktører
1	Sikkerhet ang. busstransport	Atferd på buss, av- og påstigning, kurs for elevene	Buss-selskapene tidsressurs	Skolen og buss-selskapene	Årlig
1,2	Trygg skolevei	Lære barna hvordan de skal gå/sykle/busse trygt til skolen		Foreldre i samarbeid med skolen	
3	Trygg skolevei: - busslommer - holdeplasser - fartsdemping - skilting - veinett	Dialogmøte med befarings på utrygge områder	Møte-ressurser	TSU ansvarlig for møtet med: -buss-selskap -Statens Vegvesen -FAU -elevråd -skole	Ved behov
1,2, 5	Trygghet i trafikken	Barnetråkk Skolens elever kartlegger sin skolevei og hvor de ferdes i fritida	Nett-ressurs	TSU mottar skolens rapport	Årlig på bestemt trinn

Holdningsskapende tiltak rettet mot ungdom

Mål	Tema	Tiltak	Kostnad/ Ressurser	Ansvar	Tids- perspektiv
1	Bevisstgjøring av egen atferd	Arbeide tverrfaglig med konkrete case, i tråd med tema trafikk i fagplaner	Skoletid	Ungdomstrinns-lærere	Hvert år
1	Kunnskap om trafikksikkerhet og rus	Informasjon og dialog		Skolen i samarbeid med: -helsesøster -politi	Årlig på bestemt trinn
1	Teori for bilførere	Trafikalt grunnkurs for ungdomsskoleelever	Kurs-avgift betales av den enkelte	Foreldre-kontakter i samarbeid med kjøreskole	Årlig
1	Glattkjøring	Isbanekjøring på Buvatnet	Avgift for kjøring	Kommunen gir dispensasjon fra regulerings-bestemmelsene I samarbeid med Norsk Motorklubb avd. Rennebu	Uke 4-9, 3 dager pr uke Disp. gis for 2 år

1	Unge bilførere som mister førerkortet	Atferdsregulator og kurs		Statens vegvesen Trygg Trafikk Politiet	Prøveprosjekt
---	---------------------------------------	--------------------------	--	---	---------------

Holdningsskapende tiltak rettet mot eldre og personer med spesielle behov

Mål	Tema	Tiltak	Kostnad/ Ressurser	Ansvar	Tidsper- spektiv
1	Bli sett som gående og syklende	Informere om og vise nødvendigheten av refleksbruk Temakveld og også i møte med den enkelte	Refleks- vester Møtetid	Helse- og omsorgsetaten, eldrerådet, rådet for personer med nedsatt funksjonsevne i samarbeid med TSU Politi	Hvert år
1,3	Mestring og trygghet som sjåfører	Sjåfør 65+ Teorikurs	Statens vegvesen Skaffer kursholder	TSU samarbeider om gjennomføring med Frivilligsentralen og eldreråd	Ved behov

Strategiske tiltak

Mål	Tema	Tiltak	Kostnad/ Ressurser	Ansvar	Tids- perspektiv
2,3, 4	God standard på kommunens veier	Tilsyn og vedlikehold på kommunale veier sommer som vinter God sikt og godt grep på veibanen	Nok ressurser til teknisk drift	Kommunen	Hele tiden
4	Planlegging av nye prosjekter i kommunen	Trafikksikkerhet har fokus i all ny planlegging TS-utvalget skal være høringsinstans		Kommunens administrasjon	
5	Kjøring til og fra arbeid, skole, fritidsaktiviteter	Motivere for mer fysisk aktivitet på veg til og fra gjøremål		Idrettslag, arbeidsgivere, skole og barnehage mfl. Lag og foreninger	Hele tiden
1	Uoppmerksomhet i trafikken	Fremme nasjonale kampanjer lokalt i møter om trafikk	Møtetid	Statens Vegvesen Politiet	Start i 2018 Videreføres, endres til Adferd
4,5	Kollektivtransport	Legge til rette for parkering og jobbe for gunstige rutetider buss/tog		Planleggere Kommunen	

