



Trafikksikkerhetsplan

2025 - 2029



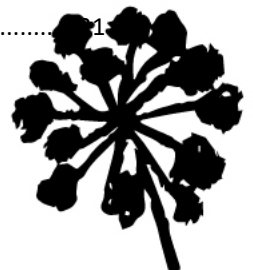
Vedtatt i kommunestyret 30.04.2026





Innhold

1	Innledning.....	3
1.1	Bakgrunn.....	3
1.2	Planprosess.....	4
2	Målsetting.....	4
2.1	Kjernen i 0-visjonen:.....	5
3	Deltakelse og medvirkning.....	5
3.1	Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet.....	5
3.1.1	Kommunen.....	6
3.1.2	Politikontakt.....	6
3.1.3	Trøndelag fylkeskommune.....	6
3.1.4	Statens vegvesen.....	7
3.1.5	Trygg Trafikk.....	7
3.1.6	Befolkning, vel, lag, foreninger og bedrifter.....	7
3.1.7	Overordnede virkemidler.....	7
4	Situasjonsbeskrivelse.....	8
4.1	Ulykkesituasjonen.....	8
4.1.1	Hvordan skjer ulykkene?.....	9
4.2	Hvem blir skadd?.....	9
5	Fakta og tall.....	9
5.1	Samferdsel og infrastruktur.....	9
6	Risiko.....	10
6.1	Risikogrupper.....	10
6.2	Forebyggende arbeid.....	11
6.3	Generelle problemer.....	11
7	Utfordringer og tiltak.....	12
7.1	Rammebetingelser for gjennomføring av tiltak.....	12
7.1.1	Arealutvikling.....	12
7.2	Kartlegging av tiltak.....	13
7.3	Holdningsskapende arbeid.....	13





1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Trafikksikkerhet handler om å kunne bevege seg trygt i sitt lokalmiljø, enten man er fotgjenger, syklist eller bilist – barn, ungdom eller voksen.

Formålet med trafikksikkerhetsplanen er å samordne og øke kommunens innsats i trafikksikkerhetsarbeidet. Dette skal bidra til å gi en oversikt over behovet for trafikksikringstiltak og skal være med på å redusere antall trafikkulykker, samt gi både myke og harde trafikanter en tryggere hverdag i trafikken.

Trafikksikkerhetsarbeidet bør skje på en planmessig måte, både for å sikre størst mulig effekt av igangsatte tiltak, for å involvere de riktige samarbeidsparter og for å prioritere de mest nødvendige tiltak.

Planen skal i hovedsak sikre barn og unge en trygg skolevei. Skolebarn skal kunne gå og sykle til og fra skolen uten at det oppleves utrygt for barn og voksne. Planen har også fokus på holdningsskapende arbeid der atferd i trafikken er viktig. Dette omfatter fart, rus og bruk av sikringsmidler som blant annet reflekser, belte, osv.

Tydal kommunes trafikksikkerhetsplan for perioden 2025-2029 skal være et styringsverktøy for et målrettet kommunalt sikkerhetsarbeid. Planen viser hvilke tiltak som prioriteres i planperioden, samtidig som den gir grunnlag for søknad om fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler.

Et trafikksikkert vegnett er en viktig trivselsfaktor og folkehelseiltak for innbyggerne i enhver kommune, også i Tydal.

Trafikksikkerhetsplanen skal revideres hvert fjerde år og er et ledd i det kontinuerlige arbeidet som bl.a. omfatter:

- Fysiske og ikke fysiske tiltak (overvåking, opplæring og holdningsskapende aktiviteter)
- Tiltak med kort og langt tidsperspektiv
- Tiltak rettet mot faktisk og følt risiko

Kommunen har et ansvar for å samordne arbeidet med trafikksikkerhet i kommunen. Målet er å stimulere til økt innsats, spesielt mot tiltak for å sikre barnas skoleveg.

For fylkesveger har kommunen en viktig rolle ved å fremme forslag til tiltak og påvirke de ansvarlige myndighetene. Trafikksikkerhet er et nasjonalt prioritert område, og det er avsatt statlige midler for tilskudd. Planens forslag til tiltak bygger på innspill fra bl.a. barn/foreldre i skole, barnehage, foreninger, busselskap, trafikanter samt utvalgets egne registreringer.





1.2 Planprosess

Trafikksikkerhetsplan for Tydal 2025-2029 er en rullering/oppdatering av gjeldende plan fra 2018-2022, med oppdatering av målsettinger og tiltak.

Arbeidet med revisjon av trafikksikkerhetsplanen er ledet av Trafikksikkerhetsutvalget i Tydal kommune. I forbindelse med utarbeidelse av planutkastet vil det bli annonsert om at det ønskes innspill fra alle berørte parter i Tydal, i tillegg til dette vil planen bli annonsert i lokalavisen Selbyggen og lagt ut til høring på kommunens hjemmesider.

Etter høringen vil planen bli tatt opp til ny behandling i trafikksikkerhetsutvalget før endelig politisk behandling. Trafikksikkerhetsplan for Tydal kommune skal være en levende plan. Det er derfor viktig å merke seg at det er behov for innspill i forhold til trafikksikkerhet kontinuerlig gjennom hele planperioden, både når det gjelder små og store tiltak.

Trafikksikkerhetsplanen skal rulleres minimum en gang hvert 4. år. Dette vil være naturlig med bakgrunn i endringene av de økonomiske rammene, som vil legge visse føringer også på trafikksikkerhetsarbeidet. Utfordringen er å sette av ressurser nok til å ivareta de problemstillinger det pekes på. Det er gjennom gode tilskuddsordninger lagt til rette for at trafikksikkerhetsplanen kan ivaretas på en tilfredsstillende måte. Skal trafikksikkerhetsarbeidet lykkes må ressurser øremerkes formålet. Tydal kommunes trafikksikkerhetsplan for perioden 2025-2029 skal være et styringsverktøy for et målrettet kommunalt sikkerhetsarbeid.

Kommunestyret har ansvar for tildeling av midler gjennom budsjettet, noe som er et viktig virkemiddel i trafikksikkerhetsarbeidet.

2 Målsetting

Målsetting med det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet er at det ikke skal skje ulykker med hardt skadde eller drepte på veiene i Tydal.

Tydal kommune skal tilstrebe en mest mulig trafikksikker hverdag for alle aldersgrupper gjennom et aktivt trafikksikkerhetsarbeid.

Kommunen erkjenner at ikke alle virkemidler som er nødvendige i arbeidet for å nå dette målet, er virkemidler kommunen har direkte styring med. Dette må ikke bli en unnskyldning for handlingslammelse, men snarere en inspirasjon til å la trafikksikkerhet inngå i alt trafikkrelatert arbeid kommunen setter i gang. Målet for arbeidet med denne planen bør være 0-visjonen som sier at vi skal ha 0 hardt skadde og drepte i trafikken. Nullvisjonen er en visjon om et transportsystem som ikke fører til død eller livsvarig skade. Samfunnet kan ikke akseptere et transportsystem med et mål om maksimalt 350 hardt skadde eller døde. Vi må erkjenne at det er menneskelig å gjøre feil, og at ulykker vil forekomme også i framtiden, men en menneskelig feilhandling skal ikke føre til død eller livsvarig skade.





2.1 Kjernen i 0-visjonen:

- Mennesket er unikt og uerstattelig, og tap av menneskeliv i trafikken skal ikke aksepteres.
- Vegsystemet må utformes ut fra menneskets forutsetninger. Vi har en begrenset tåleevne og mestringssevne og dette må ligge til grunn for utformingen av veisystemet.
- Vi må erkjenne at det er menneskelig å gjøre feil og at ikke alle ulykker kan forhindres. Vi må forebygge tap av liv og helse gjennom å begrense skadene i de ulykkene som vi ikke kan forhindre. Myndigheter og trafikanter må ta et felles ansvar for trafikksikkerheten.

Vi har en visjon



NULLVISJONEN

3 Deltakelse og medvirkning

Innspillmuligheter er gitt ved annonsering på kommunens hjemmeside. Bred medvirkning til planen er med på å sikre at de trafikksikkerhetsutfordringene som kommunen står ovenfor forsøkes løst. I tillegg skaper aktiv deltakelse og medvirkning engasjement samtidig som kommunens befolkning får et større eierforhold til planen. Engasjerte innbyggere og konstruktive tilbakemeldinger bidrar til en helhetlig plan som fremhever de sikkerhetstiltak som er nødvendige for at trafikken i Tydal skal bli tryggere og at planen skal nå sitt mål om å være en kommune der trafikkulykker ikke skjer.

3.1 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet

Den samlede trafikksikkerhetsinnsatsen i Tydal kommune skjer innenfor en rekke områder. Mange ulike instanser har ansvar for både konkrete fysiske tiltak, forebyggende tiltak, holdningsskaping, opplæring og kontroll.





De mest sentrale aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet i Tydal er:

3.1.1 Kommunen

Sektor teknikk og landbruk har ansvar for prosjektering, byggherreansvar og bygging av infrastruktur for samferdsel; drift og vedlikehold. I tillegg har etaten ansvar for offentlig planlegging, herunder å utarbeide kommuneplanens arealdel, kommunedelplaner, offentlige reguleringsplaner og utrede ulike temaer knyttet til transport og arealbruk. Etaten har også ansvar for behandling av private planforslag, fradelingsaker, byggesaker, seksjoneringssaker og kart- og delingsforretninger.

Sektor oppvekst har ansvar for forebyggende trafikksikkerhetsarbeid, opplæring og holdningsskapende tiltak. I barneskolen gjelder dette opplæring i trafikkatferd, sykkelbruk, hjelmbruk, refleks osv. På ungdomstrinnet fokuseres det på generell trafikkunnskap. Dette gir verdifull innsikt i hvordan barn og unge opplever trafikksituasjonen i kommunen. Forebygging av skader og ulykker er også en viktig del av det kommunale folkehelsearbeidet. I 2020 ble Tydal kommune godkjent som trafikksikker kommune, og har med det forpliktet seg til et helhetlig arbeid med trafikksikkerhet.

3.1.2 Politikontakt

Politiet i Værnesregionen har ansvaret for overvåkning og kontroll av trafikken og trafikksikkerheten i sitt distrikt. Fartskontroller utøves i samarbeid med utrykningspolitiet. I samarbeid med skole og barnehage driver politikontakten også forebyggende arbeid og opplæring.

3.1.3 Trøndelag fylkeskommune

«Trøndelag fylkeskommune har en sentral rolle i trafikksikkerhetsarbeidet. Som vegeier har fylkeskommunen ansvar for prioriteringer, planlegging, bygging/tiltak og drift av fylkesvegnettet. Som samordningsorgan (jf. Vegtrafikkloven §40a) har fylkeskommunen også ansvar for å stimulere til et helhetlig og tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid i fylket. Samordningsfunksjonen ivaretas av fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU). I tillegg har fylkeskommunen ansvar for folkehelsearbeid, skoleskyss og videregående opplæring, som alle er viktige sektorer innenfor trafikksikkerhetsarbeidet.

Planer	Innhold
Nasjonal transportplan 2025-2036	Fastlegger de økonomiske rammene og hvilke trafikksikkerhetstiltak som skal prioriteres
Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2026-2029	Beskriver mål, prioriterte innsatsområder og konkrete tiltak for å redusere drepte og hardt skadde i trafikken de neste fire årene. Planen legger vekt på tryggere veier, sikrere kjøretøy, bedre trafikantatferd og tiltak rettet mot særlig utsatte grupper.





3.1.4 Statens vegvesen

Statens vegvesen forvalter riksvegnettet.

Statens vegvesen har kompetanse på ulykkesanalyse, opplæringstiltak, holdningsskapende tiltak, kjøretøytekniske tiltak og fysiske tiltak. Statens vegvesen har også ansvar for gjennomføring av trafikksikkerhetsinspeksjoner (TS-inspeksjon) av sine veger. Andre viktige oppgaver for vegetaten er blant annet kjøretøykontroll, førerprøver og føreropplæring, trafikantrettledning, kampanjer og informasjon.

3.1.5 Trygg Trafikk

Trygg Trafikk er en landsomfattende uavhengig organisasjon for det frivillige trafikksikkerhetsarbeidet og skal fungere som et bindeledd mellom de frivillige aktørene og de offentlige myndighetene som har ansvaret for trafikksikkerheten. Trygg Trafikk arbeider for å oppnå best mulig trafikksikkerhet for alle trafikantgrupper og er en pådriver i trafikksikkerhetsarbeidet. Organisasjonen har videre et særlig ansvar for at trafikkopplæring og informasjon om trafikksikkerhet blir gjennomført som et ledd i en samordnet innsats mot trafikulykkene.

Trygg Trafikk sine arbeidsområder omfatter i hovedtrekk:

- Gi trafikkfaglig og pedagogisk bistand til barnehager, skoler og foreldre for å sikre at trafikkopplæring og trafikkoppdragelse blir best mulig
- Spre informasjon om trafikksikkerhet til ulike målgrupper
- Være bindeleddet mellom det frivillige trafikksikkerhetsarbeidet og myndighetene
- Være en aktiv pådriver i trafikksikkerhetsarbeidet overfor beslutningstakere og myndigheter

3.1.6 Befolkning, vel, lag, foreninger og bedrifter

Engasjement fra lokalbefolkningen er viktig. Gjennom henvendelser fra enkeltpersoner, vel, lag, foreninger og bedrifter får kommunen nødvendige innspill i trafikksikkerhetsarbeidet.

Et sted/område kan oppleves som utrygt selv om det ikke har inntruffet noen ulykker der. Slike steder er det viktig at kommunen får informasjon om.

3.1.7 Overordnede virkemidler

Viktige konkrete trafikksikkerhetstiltak som fysisk fartsdemping, kampanjer og kontroller, får gjerne størst oppmerksomhet og er best kjent blant folk flest. Det er likevel viktig å peke på at trafikksikkerhet i stor grad også er et resultat av overordnede forhold:

- Lover og regelverk (regulering av trafikksystemet med mer.)
- Organisatoriske forhold (ansvarsfordeling stat/fylke/kommune/organisasjoner)
- Økonomiske forhold (avgifter med mer.)
- Planlegging (vegplaner, areal- og transportplaner)





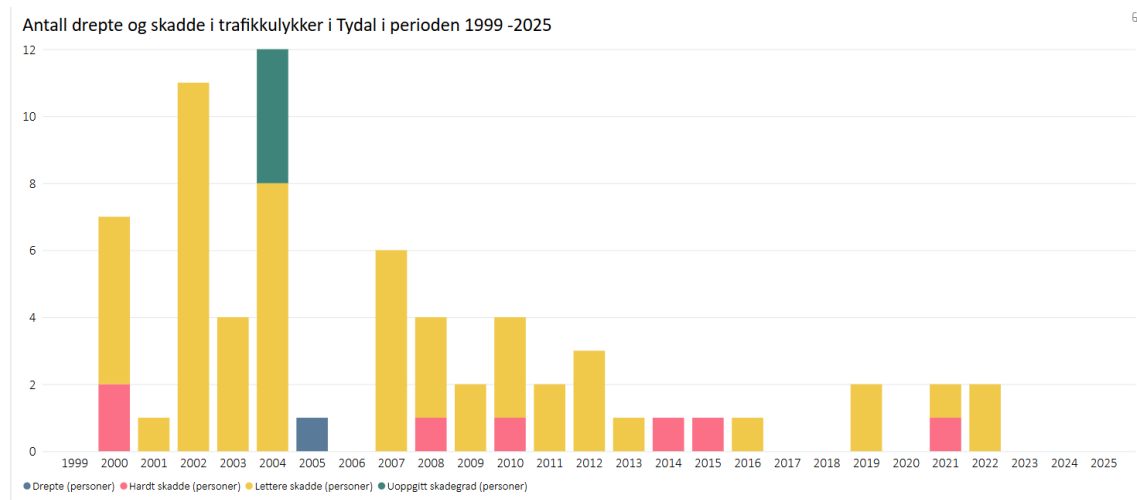
De tre første punktene er i stor grad et nasjonalt anliggende, der sentrale myndigheter legger føringer som til enhver tid også gjelder for Tydal.

Lowverk	Bestemmelser om
Vegtrafikkloven	Aktsom atferd Trafikkregulering Fartsgrenser Trafikkontroll Skilting Krav til kjøretøy
Plan- og bygningsloven	Kommuneplaner Reguleringsplaner
Forurensningsloven	Forskrifter angående trafikkstøy og utslipp fra kjøretøyer
Folkehelseloven	Systematisk og tverrfaglig ulykkesforebyggende arbeid
Trafikkregler	Regelsett for opplærings- og kontroll-virksomhet Rikspolitiske retningslinjer for barn og unge Pålegger kommunene å ta hensyn til denne befolkningsgruppen ved planer og tiltak innen trafikkforhold

4 Situasjonsbeskrivelse

4.1 Ulykkesituasjonen

I løpet av de siste 20 årene har trafikkbildet i Tydal endret seg radikalt. Tungtransport har i større grad blitt en del av trafikken igjennom bygda, persontrafikken har fulgt samme utvikling og veinettet har i samme tidsrom ikke blitt utbedret. Til tross for økende trafikk har antall ulykker og antall drepte/skadde gått ned, noe som er veldig positivt og som viser at risikoen er redusert for ulykker. I perioden 2017-2025 ble 6 personer blitt skadd i trafikken i Tydal, der kun 1 var hardt skadd.





4.1.1 Hvordan skjer ulykkene?

Den klart største gruppen ulykker er eneulykker/utforkjøring. Dette kan skyldes flere ting, men den mest sannsynlige sammenhengen er nok høy fart, ofte kombinert med flere andre faktorer slik som føreforhold, kjøreferdigheter osv. Statens vegvesens ulykkesanalysegrupper (UAG) har analysert samtlige dødsulykker nasjonalt siden 1. januar 2005. Resultatene viser at for høy fart har vært en sannsynlig medvirkende årsak til 48 prosent av dødsulykkene.

4.2 Hvem blir skadd?

På landsbasis er det ungdommer i alderen 16 – 24 år som i gjennomsnitt er mest utsatt for trafikkulykker, denne aldersgruppen er helt klart overrepresentert i forhold til gruppens andel av befolkningen. Det har siden begynnelsen av 90-tallet vært en svak, men jevn reduksjon av antall ulykker og antall drepte/skadede personer i vegtrafikken.

5 Fakta og tall

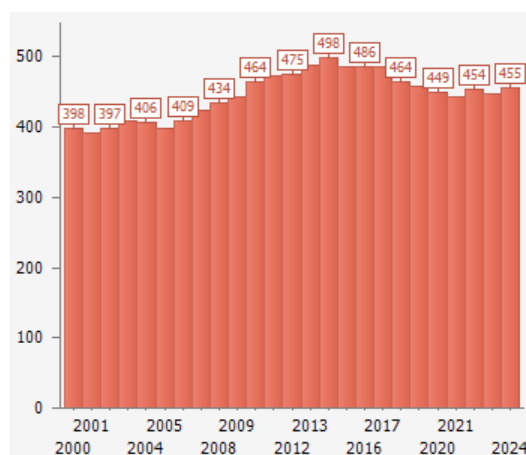
5.1 Samferdsel og infrastruktur

Det er totalt ca. 50 km fylkesveger og 18 km kommunale veger i Tydal kommune. I tillegg til dette kommer private veger og gang- og sykkelveger.

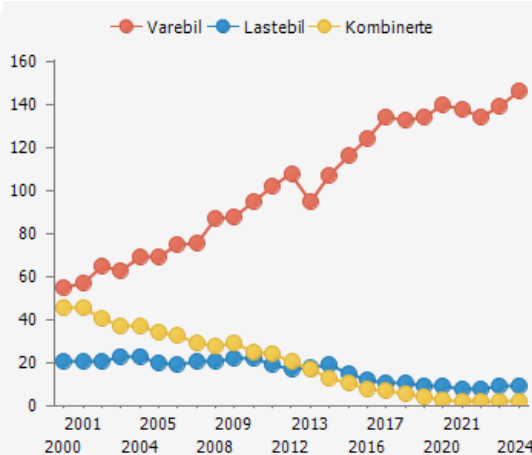
I et videre regionalt perspektiv (Trøndelag), er Tydal avhengig av å få styrket kollektivtilbudet på vei, men også å få en vesentlig bedre standard på veinettet, spesielt på Fv. 705.

Det er 455 registrerte personbiler i Tydal pr 2024, i 2000 var samme tall 398. Gjennomsnittlig kjørelengde pr kjøretøy var 14096 km i 2015. Gjennomsnittlig kjørelengde har gått noe ned de seneste årene mens antall biler har blitt flere.

Personbiler



Vare-/kombi-/lastebiler





Dagens utvikling tyder på at trafikken langs Fv705 vil være i økning fremover, helt i tråd med det som ellers er trenden i Trøndelag. Rekreasjonstrafikken fra sentrale strøk rundt Trondheim til hytteområdene i Tydal er betydelig og relativt jevnt fordelt over hele året.

6 Risiko

Tall fra transportøkonomisk institutt (TØI), viser at områder i umiddelbar nærhet av skole/barnehage, fotgjengerfelt og trafikkareal der tung og lett transport kombineres er de feltene der de alvorligste ulykkene oppstår, dette dreier seg om dødsulykker og ulykker med alvorlige personskader. I Tydal faller områder der tung og lett trafikk kombineres, ofte sammen med skoleveier.

Viltulykker i Tydal er primært knyttet til elg, rådyr, reinsdyr og sau. Disse ulykkene har i de fleste tilfeller kun ført til mindre fysiske personskader, men representerer selvsagt en følelsesmessig belastning for fører og passasjer. Det er sannsynlig at det er flere sammenstøt med dyr, som ikke blir rapportert. En beregning som forsikringselskapet Gjensidige har gjort, viser at en viltpåkørsel i gjennomsnitt koster rundt 60 000 kroner i materielle skader. I tillegg kommer eventuelle personskader.

6.1 Risikogrupper

Ulykkesbildet i Tydal viser at enkelte trafikantgrupper er mer utsatt enn andre. Dette henger både sammen med alder, trafikkmengde, kjøremønster og lokale forhold som smale veier, høy fart og kombinasjon av tung og lett trafikk. Følgende grupper vurderes som særlig risikoutsatte i Tydal:

Barn og unge

Barn og unge er sårbare trafikanter med begrenset erfaring og modenhet. De er ofte fotgjengere eller syklistere på skoleveiene, der tungtrafikk og uoversiktlige forhold øker risikoen. Opplæring og holdningsskapende arbeid i skole og barnehage er derfor avgjørende.

Unge bilførere (18–24 år)

Nasjonale tall viser at denne aldersgruppen er overrepresentert i alvorlige ulykker, særlig i kombinasjon med høy fart og begrenset erfaring. Selv om tallene i Tydal er lavere enn landsgjennomsnittet, anses gruppen likevel som en risikogruppe i vurdering av tiltak og holdningsskapende arbeid.

Eldre trafikanter

Personer over 55 år er involvert i flere ulykker totalt sett, men disse fører ofte til lettere skader. Dette kan henge sammen med redusert reaksjonsevne, siktforhold og generelle aldersrelaterte utfordringer i trafikken.





Myke trafikanter

Syklister, elsyklister, sparkesyklister og gående er spesielt utsatt, selv i lav hastighet. Mange ulykker skjer i tilknytning til korte turer eller i nærmiljøet. Bruk av hodetelefoner eller manglende oppmerksomhet kan forverre risikoen. Behovet for gode gang- og sykkelveger er særlig relevant i Tydal, der mange ferdes langs smale veier.

Motorisert ferdsel utenfor offentlig veg

Moped, traktor, motorsykel og snøscooter brukes i relativt stor grad i Tydal. Slik kjøring skjer ofte på privat grunn og skogsveger og er utsatt for ulykker som ikke alltid rapporteres. Holdningsskapende arbeid, opplæring og tydelig informasjon er viktig for å redusere risiko.

Ulykker med dyr

Vilt på kjørsler er en egen risikokategori, og særlig elg, rein og rådyr skaper farlige situasjoner. Selv om personskader er få, representerer disse ulykkene en viktig del av det lokale risikobildet.

6.2 Forebyggende arbeid

Forebyggende arbeid er et viktig element i folkehelse- og trafikksikkerhetsarbeidet, og er ett av feltene der kommunen kan gjøre en virkelig stor innsats. Sentrale aktører i det forebyggende arbeidet er politi, helse, skole, barnehage, frivilligsentralen, sanitetsforeningen og teknisk sektor som utfører en del praktiske tiltak. Politi driver informasjonsarbeid rettet mot skole og barnehage i tillegg til kontrolltiltak som har forebyggende effekt. Sykepleier har i sitt generelle helseforebyggende arbeid, også med informasjonstiltak i forhold til trafikkatferd. Barnehage og skole driver i tillegg til direkte trafikksikkerhetsarbeid, også et generelt holdningsskapende arbeid, som er viktig i forhold til trafikkatferd. Det er utfordrende å prioritere holdningsskapende arbeid og det er et krevende arbeid som gjerne blir en mangelvare ved ressursknapphet i samfunnet. Hovedoppgaven i forhold til forebyggende arbeid vil være å sikre at det skapes en arena for samhandling mellom de involverte partene, med fokus på sikkerhet og atferd i trafikken og utfordringene med kjøring i ruspåvirket tilstand.

6.3 Generelle problemer

Selv om trafikksikkerheten kan økes gjennom holdningsskapende arbeid er det en kjensgjerning at også i Tydal er det steder i veinettet som ikke er helt gunstige. Det kan være steder hvor myke og harde trafikanter kommer uheldig tett på hverandre, eller områder som trafikkeres mye av myke trafikanter som for eksempel skolebarn. Løsningen på problemet kan være gang- og sykkelsti. Andre steder kan veien være smal, bratt, uoversiktlig eller svingete. På slike punkter kan trafikksikkerheten bedres ved å utvide veien, ta ned bakketopper, bedre skilting, sette opp belysning, rydde vegetasjon og rette ut kurver. Det må påregnes slike uheldige punkter, men målet må være å arbeide for å få de forbedret.





7 utfordringer og tiltak

7.1 Rammebetingelser for gjennomføring av tiltak

Arbeidsvarsling ved arbeid på og ved veg skal planlegges og gjennomføres i samsvar med Vegtrafikkloven og Skiltforskriften (Kap. 14), samt Statens vegvesens vegnormal N301 *Arbeid på og ved veg*.

7.1.1 Arealutvikling

Ved planlegging og gjennomføring av fysiske trafikksikkerhetstiltak, som gang- og sykkelveger, vegutbedringer og andre inngrep, skal hensynet til jordvern, naturmangfold og vassdrag vurderes tidlig i prosessen. Tiltak bør så langt som mulig etableres innenfor eksisterende veggrunn eller allerede bebygde arealer. Dersom tiltak berører dyrka eller dyrkbar jord, skal arealinngrep begrenses mest mulig uten at trafikksikkerheten reduseres.



Det er videre viktig at trafikksikkerhetstiltak inngår som en naturlig del av kommunens arealforvaltning. I vurdering av reguleringsplaner, dispensasjonssaker og andre enkeltsaker skal trygg ferdsel, særlig for myke trafikanter og barn, tillegges stor vekt. Trafikksikkerhetsplanens vurderinger og prioriteringer skal derfor brukes som grunnlag i arealplanleggingen. Det skal vurderes rekkefølgekrav og eventuelle utbyggingsavtaler for å sikre at nødvendige trafikksikkerhetstiltak gjennomføres i forbindelse med nye bolig-, hytte- og næringsområder.

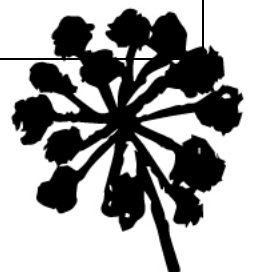




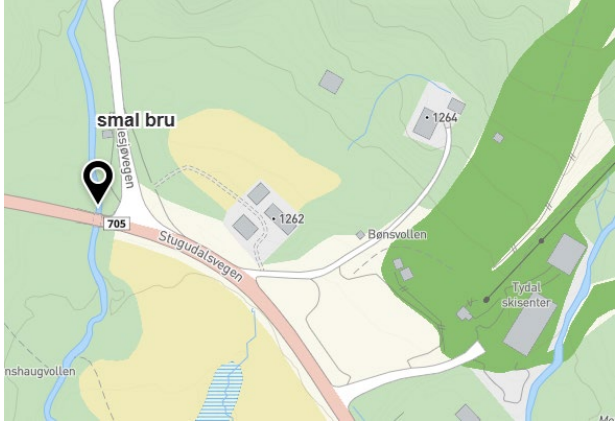

7.2 Kartlegging av tiltak

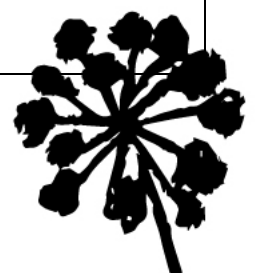
Trafikksikkerhetsutvalget var på befarings av fv. 705 og fv. 6732, befaringsen resulterte i følgende:

	Utfordring	Tiltak
1.	<p>Kløftakrysset.</p> <p>Uoversiktlig kryss hvor trafikken kommer fort inn i krysset.</p> <p>Det har forekommet ulykker uten at det har ført til personskader</p> 	<p>Dette krysset har en uheldig utforming, og bør omlegges for å bedre oversiktligheten.</p> <p>Spilles inn til vegmyndighet.</p>
2.	<p>Østbyvegen FV 6732.</p> <p>Utfordring med økende tungtrafikk ifm. transport fra steinbrudd; mange unger som ferdes her.</p> 	<p>Gang- og sykkelveg bør opparbeides.</p> <p>Spilles inn til vegmyndighet.</p>

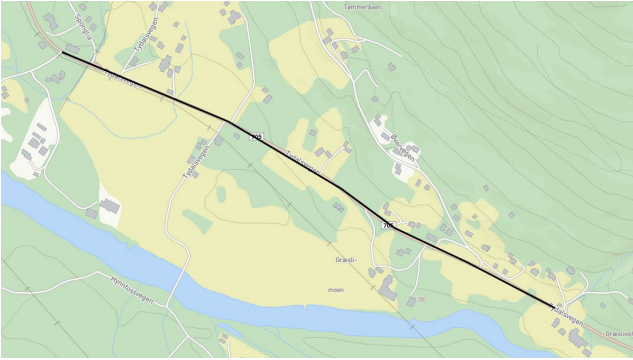




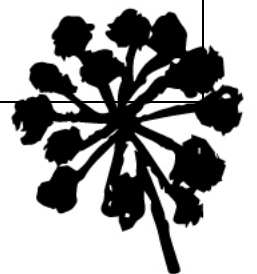


<p>3.</p>	<p>Bru på FV705 ved Nesjøvegen (Tydal Skisenter). Veldig smal bru.</p> 	<p>Bru utvides og forbedres. Spilles inn til vegmyndighet.</p>
<p>4.</p>	<p>Telehiv og dekkeskader flere steder langs FV 705. Spesielt i vårløsningen. Telehiv kan flere steder ødelegge biler og forårsake alvorlige ulykker. Gjelder nesten hele Stugudalsvegen, spesielt langt strekke ved Mobrua. Ved Jehanvollen på Stugudaler det skader midt i en sving, og denne oppleves som veldig ubehagelig.</p>	<p>Forbedring av FV 705. Utskifting av masser og forbedre asfaltdekket. Spilles inn til vegmyndighet.</p>
<p>5.</p>	<p>Manglende gatebelysning i Berggårdsfeltet.</p> 	<p>Gatelys etableres.</p>

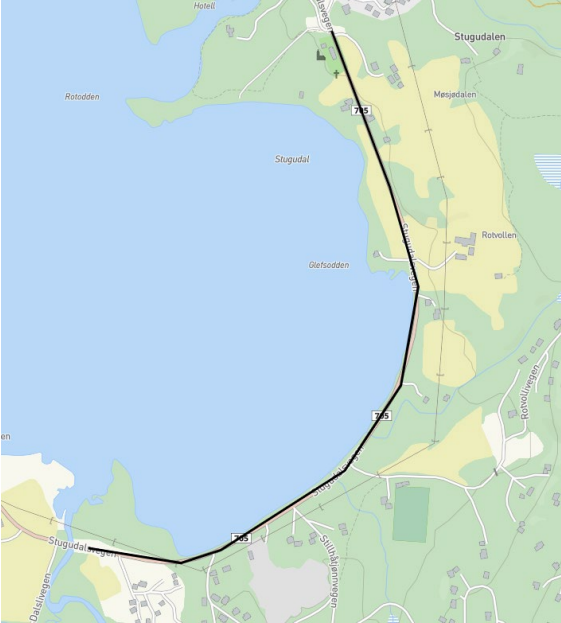



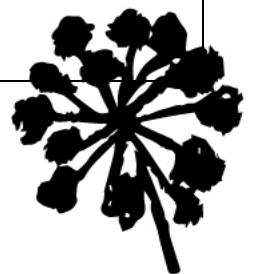


<p>6. Manglende gangveg Græsli (Plankhølvegen – Græslivollen).</p> 	<p>Gangveg etableres. Spilles inn til Trøndelag fylkeskommune.</p>
<p>7. Fossan. Dårlig sikt fører til et uoversiktlig trafikkbilde.</p> 	<p>Bakketopp senkes. Spilles inn til vegmyndighet.</p>
<p>8. Manglende gangveg i Stugudal sentrum.</p> 	<p>Gangveg etableres mellom Moheim camping og Stugudal kapell. Spilles inn til vegmyndighet.</p>


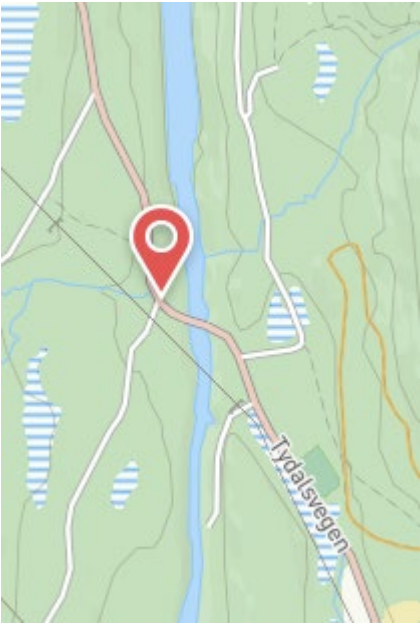




<p>9. Manglende gangveg mellom Stugudal kapell og Stugudal camping.</p> 	<p>Gangveg etableres mellom Stugudal kapell og Stugudal camping. Spilles inn til vegmyndighet.</p>
<p>10. For høy fartsgrense på Stugudal, mellom kapellet og Stugudal camping.</p> 	<p>Endres til 60-sone. Spilles inn til vegmyndighet.</p>







<p>11. For høy fartsgrense forbi Tydal skisenter, dette skaper farlige situasjoner.</p> 	<p>Etablering av 50-sone forbi skisenteret. Sesongbasert. Spilles inn til vegmyndighet.</p>
<p>12. Uoversiktlig avkjørsel til Seterdalsvegen fra FV 705 ved Hilmobrua.</p> 	<p>Siktrydding.</p>

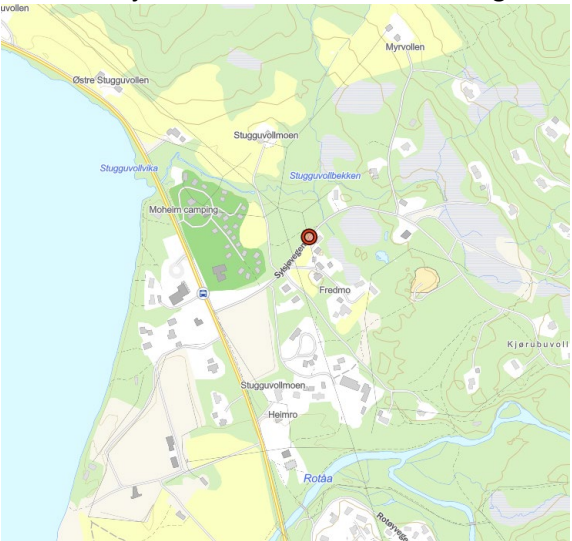
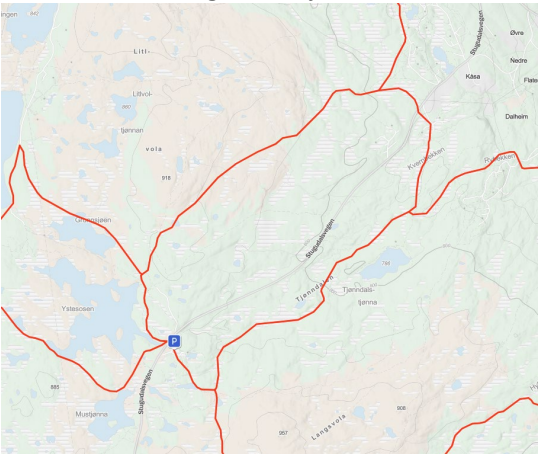




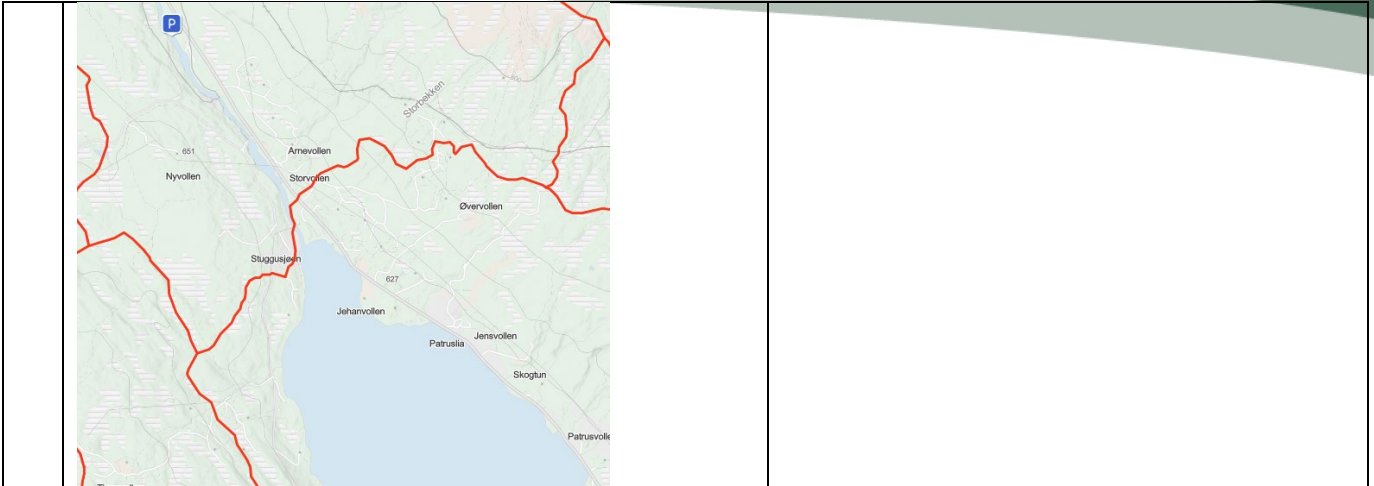
<p>13. Åsgrinda: Uoversiktlig situasjonsbilde ved vestlige avkjørsel.</p> 	<p>60-sone utvides til Sørårsvegen. Avkjørsel utbedres.</p>
<p>14. Kjettingplass Brekkbakkan. Det burde vært en kjettingplass før starten på bakkene.</p> 	<p>Etablere kjettingplass.</p>





<p>15. Fartsgrense Sylsjøvegen Manglende skilting i dag gjør at strekningen tolkes som 80-sone. Myke trafikanter, boliger, dårlig sikt og krevende kjøreforhold krever lavere fartsgrense.</p> 	<p>Etablere skilting og fastsette fartsgrense 50 km/t fra avkjøring fv. 705 gjennom tettbebygd strøk</p> <p>Spilles inn til vegmyndighet.</p>
<p>16. Krysspunkt langs fv. 705 Det mangler skilting ved flere krysningspunkter der skiløyper krysser fv. 705, blant annet ved Kåsa/Ystesosen og Storvollen. Disse punktene brukes hyppig av skiløpere, inkludert barn og familier, og ligger i områder med 80 km/t fartsgrense. Manglende varsling gjør kryssingene uforutsigbare for bilførere og skaper økt risiko for farlige situasjoner</p> 	<p>Det skal etableres skilting for kryssende skispor på fv. 705 ved hyppig brukte krysningspunkter, tilsvarende dagens skilting for kryssende snøscooterløyper. Tiltaket omfatter følgende punkter:</p> <ul style="list-style-type: none">• Krysspunkt Kåsa / parkering Ystesosen• Krysspunkt Storvollen <p>Spilles inn til vegmyndighet.</p>







7.3 Holdningsskapende arbeid

Nr.	Tiltak	Ansvar
1.	Arrangement på skolen for elever med fokus på trafiksikkerhet i samarbeid med politi, helsetjenestene, ambulanse, lastebileiernes landsforbund etc. Tema rundt sykling, elsparkesykler og tyngre trafikk. Bevisstgjøre farene i trafikken. Erfaringsdeling fra blålysetatene m.m.	Skolen.
2.	Refleksens dag. Utdeling av reflekser til skoleungdom i forbindelse med skolestart en dag i året.	Trafiksikkerhetsutvalget.
3.	Foreldremøter med fokus på holdningsskapende arbeid. Ansvarliggjøre/bevisstgjøre foreldre. Gjerne i samarbeid med lensmann.	Skolen.
4.	Trafikk i forbindelse med skolen krever strengere regler. Elever skal ikke kjøre til skolen. Foreldre som henter og bringer barn, skal stoppe ved hallen. Bruk av elsparkesykler og lignende bør reguleres. Målet er trygg ferdsel for elever.	Oppvekstsektoren.
5.	Det bør gjennomføres målrettede informasjons- og holdningstiltak mot ruspåvirket kjøring, rettet mot hele befolkningen. Kommunen bør samarbeide med politi, fastlege og helse- og omsorgstjenestene om å synliggjøre risiko, følge opp personer med rusproblematikk og bidra til redusert ruspåvirket trafikk.	Kommunen ved oppvekst og helse, i samarbeid med politi, fastlege og helse- og omsorgstjenester.
6.	For å redusere biltrafikk i skoleområdet og øke tryggheten for myke trafikanter, bør det etableres Hjertesone rundt skolen i Ås	Skolen og trafiksikkerhetsutvalget.

