



Hitra
kommune

TEMAPLAN FOR TRAFIKKSIKKERHET 2022 - 2025

Vedtatt i Hitra kommunestyre 20.10.2022

«Trafikksikkerhet handler om å ta vare på hverandre»



Hitra
når du vil

LEVE

INNHOOLD

Innhold	2
1.0 SAMMENDRAG	3
2.0 INNLEDNING	4
2.1 Bakgrunn og formål med trafikkisikkerhetsplanen.....	4
2.2 Organisering av trafikkisikkerhetsarbeidet i Hitra kommune.....	4
2.3 Samarbeidspartnere.....	4
2.4 Arbeidsbeskrivelse	4
3.0 OVERORDNEDE MÅL OG FØRINGER	7
3.1 Nullvisjonen	7
3.2 Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033	8
3.2.1 Barnas transportplan (BTP).....	9
3.2.2 Nasjonal tiltaksplan for trafikkisikkerhet på veg 2022-2025	11
3.3 Lover og forskrifter som påvirker trafikkisikkerhetsarbeidet	12
3.4 Trøndelag fylkeskommune – Delstrategi trafikkisikkerhet 2019 - 2030	12
3.5 Hitra kommunes trafikkisikkerhetsplan 2013-2016	13
3.6 Snillfjord kommunes trafikkisikkerhetsplan 2018-2021.....	14
4.0 STATUS HITRA KOMMUNE	15
5.0 ULYKKESSITUASJONEN	16
5.1 Oppsummering av funn	16
5.2. Underrapportering av trafikkulykker.....	22
6.0 FART, RUS OG TUNGBILTRAFIKK	22
6.1 Fart	22
6.2 Rus.....	23
6.3 Tungbiltrafikk.....	23
7.0 STRATEGIER FOR Å MØTE UTFORDRINGER OG UTVIKLINGSTREKK	25
7.1 Vegsystemer, vegeiere og utfordringer i kommunen.....	25
7.2 Gå eller sykle til skole eller arbeid.....	26
7.3 Skilting med trafikkisikkerhetsinformasjon.....	26
7.4 Fra veg til sjø.....	26
7.5 Grønt Flagg.....	27
7.6 Trafikkisikker kommune	27
8.0 HANDLINGSPLAN	28
8.1 Fysiske tiltak.....	28
8.2 Trafikantrettede tiltak	28
8.3 Kommunale tiltak (tiltak i egen organisasjon).....	28
9. Økonomi	28
10. Evaluering og rullering	28
VEDLEGG 1 • HANDLINGSPLAN FYSISKE TILTAK 2022-2025	29
VEDLEGG 2 • KOMMUNALE TILTAK I TRAFIKKSIKKERHETSPLANEN MED ANSVARLIG FOR GJENNOMFØRING	31
VEDLEGG 3 • TRAFIKKSIKKER KOMMUNE	32
VEDLEGG 4 • SKADESTATISTIK	32
VEDLEGG 5 • Forslag til prioriteringer på vegnett i Hitra kommune. Basert på innspill til temaplan for trafikkisikkerhet og prioritert liste for gang- og sykkelveger (fra 2017). ..	33
VEDLEGG 6 • PRIORITERING GANG- OG SYKKELVEG HITRA KOMMUNESTYRE 2017	
VEDLEGG 7 • STATISTIKK FØRERKORTBESLAG	
VEDLEGG 8 • SKADEREGISTRERING ST. OLAVS HOSPITAL	

«Trafikkisikkerhet handler om å ta vare på hverandre»

1.0 SAMMENDRAG

Trafikksikkerhet angår oss alle sammen. *Veitrafikkloven § 3 Grunnregler for trafikk* sier: «*Enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret.*

Vegfarende skal også vise hensyn mot dem som bor eller oppholder seg ved veien.»

Stortinget vedtok i 2001 *Nullvisjonen* for alt arbeid med trafikksikkerhet. Lokalt har kommunene et særlig ansvar for dette arbeidet. Ihht. plan- og bygningsloven skal det utarbeides planprogram som grunnlag for arbeidet. Trafikksikkerhetsplanen er bestilt i planstrategien for 2020-2024. Trafikksikkerhetsarbeidet i Hitra kommune fremmes som en temaplan for å sikre at trafikksikkerhet blir forankret i kommunal planlegging. Planen er en rullering av forrige plan (2013-2016), og gir oppdatering av faktaopplysninger, mål, strategier, prioriteringer og hvor det i høringsperioden er ønskelig med innspill for å legge føringer for handlingsprogram i perioden. «Hitra i tall» er benyttet som kilde for statistikk og innhold i planen.

I Handlings- og økonomiplanen for 2022-2025, er det avsatt investeringsmidler på til sammen kr. 900.000 for trafikksikkerhetsarbeidet. Trafikksikkerhetsmidlene har tidligere i all hovedsak blitt brukt til å sikre trygg skoleveg. Det er anlagt busslommer, ventelommer og utplassering av busskur, gjennomført tiltak for å hindre trafikk i barnehage- og skoleområder. Trafikksikkerhetsplanen i seg selv, medfører ikke bevilgning til gjennomføring av tiltak, men planen blir et viktig bidrag for prioritering av det videre arbeidet i Hitra kommune, i samarbeid med Trøndelag fylkeskommune.

Det ble lagt opp til en bred involvering i prosessen med flere arbeidsmøter med ulike parter som angår trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen. Planen har vært ute på høring i perioden medio desember 2021 – 15. februar 2022. Det kom flere innspill på ulike veg- og trafikktema. Arbeidsgruppen i planarbeidet har laget forslag til prioriteringer, se vedlegg. med orientering om disse i Utvalg for Plan, landbruk og miljø. Trafikksikkerhetsplanene behandles i Hitra kommunestyre.

Planen er lagt fram for:

- Ungdomsråd
- Brukerråd
- Eldres råd
- Utvalg for plan, landbruk og miljø

Arbeidsgruppen i trafikksikkerhetsplanarbeidet:

- Trafikksikkerhetsutvalget i Hitra kommune
- Rådgiver Oppvekst, Hitra kommune
- Seksjon vegforvaltning – Trøndelag fylkeskommune
- Avsnittsleder/lokalleder Trøndelag politidistrikt – Hitra lensmannskontor
- Seniorrådgiver Trygg Trafikk Trøndelag
- Teamleder Vy Buss Hitra-Frøya

2.0 INNLEDNING

2.1 Bakgrunn og formål med trafikksikkerhetsplanen

Trafikksikkerhet handler om å kunne bevege seg trygt i sitt lokalmiljø, enten man er fotgjenger, syklist eller bilist – barn ungdom eller voksen. Vi har alle ansvar for å gjøre trafikk-sikkerheten på veiene bedre, og vi må alle gjøre det vi kan for å hindre den neste ulykken.

Hitra kommune har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet, og med det, som vegeier, ansvar for trafikksikkerhetstiltak. Kommunen har også generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker lokalt gjennom folkehelseloven. I tillegg er kommunen stor arbeidsgiver, kjøper av transporttjenester og eier av barnehager og skoler.

Planens hensikt er å legge grunnlaget for trafikksikkerhetsarbeid i kommunen. Ihht. plan- og bygningsloven skal det utarbeides planprogram som grunnlag for arbeidet.

2.2 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Hitra kommune

Ansvar for trafikksikkerhetsarbeidet i Hitra kommune er på folkevalgt nivå tillagt Trafikksikkerhetsutvalget (TSU), som er et arbeidsutvalg under Utvalg for plan, landbruk og miljø.

Kommunedirektøren innehar det administrative ansvaret for trafikksikkerhetsarbeidet, og skal sikre at saker som omhandler trafikk-sikkerhet er forsvarlig utredet og at vedtak fattet av TSU blir iverksatt.

2.3 Samarbeidspartnere

Planen bygger på tverrfaglig samarbeid mellom sektorene i kommunen. Politiet, Trøndelag fylkeskommune og Trygg Trafikk Trøndelag er samarbeidspartnere. Frøya kommune er samarbeidspartner der kommunene har felles trafikktutfordringer.

2.4 Arbeidsbeskrivelse

Trafikksikkerhetsutvalgene i Hitra og Frøya kommuner avtalte i felles møte høsten 2021 å samkjøre trafikksikkerhetsplanene der kommunene har felles utfordringer. Tiltaksdelen i denne planen som angår lokale forhold, gjelder Hitra kommune.

Trafikksikkerhetsutvalget i Hitra kommune har hatt flere arbeidsmøter for å drøfte den lokale planen. Der har politiet, Trøndelag fylkeskommune, Trygg Trafikk, VY Buss, Trønder deltatt og bidratt med innspill.

Arbeidsmøte i trafikksikkerhetsutvalget i Hitra kommune 24.11.2021:

1. Trafikksikkerhetsutvalget foreslår at Trafikksikkerhetsplan Hitra 2022-2025 legges ut på høring.
2. Frist for høring settes til 15.02.2022.
3. Innkomne forslag og innspill drøftes i arbeidsgruppen før endelig forslag til trafikksikkerhetsplan legges fram for kommunestyret til godkjenning.

Hitra i tall og supplerende opplysninger fra Statens vegvesen, politiet, SSB, Trøndelag fylkeskommune er benyttet som kilder i planen. Lenke til Hitra i tall:

Les siste utgave av Hitra i tall her:

https://www.hitra.kommune.no/wp-content/uploads/sites/86/2021/11/Hitra-i-tall-2021_web.pdf



Foto: Hitra IL. Sergio og sønnen Joshua i BMX-løypa i Fillan.

Du kan engasjere deg!

Organisasjoner, interessegrupper og andre aktører, som skoler og barnehager, kan søke om tilskudd til lokale trafikksikkerhetstiltak.

Se www.trondelagfylke.no og [Samferdselsdepartementet](#)

Har du innspill til trafikksikkerhet i Hitra kommune?

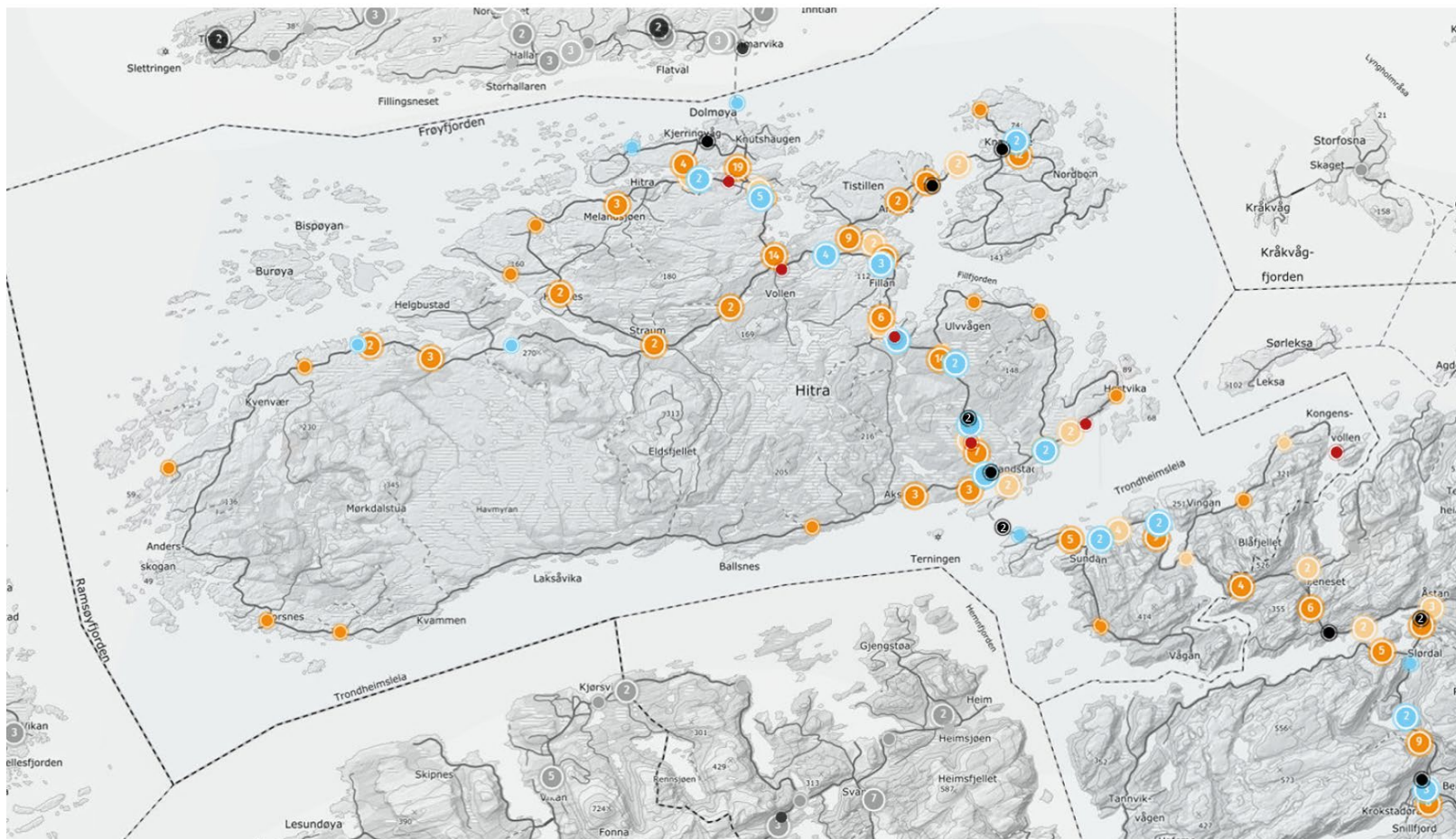
Send innspill, gjerne på kartgrunnlag. Du kan levere digitalt (e-post), per post eller i Servicetorget på Rådhuset:

postmottak@hitra.kommune.no

Hitra kommune, Rådhusveien 1, 7240 Hitra.

TRAFIKKULYKKER I HITRA 2000-2021

Kilde: Statens Vegvesen, Nasjonal vegdatabank (NVDB)



Figur 1. Vegtrafikkulykker med personskader, Hitra 2000-2021. Kilde: Hitra i tall.

3.0 OVERORDNEDE MÅL OG FØRINGER

Trafikksikkerhetsarbeidet på Hitra er forankret i overordnede mål og føringer på nasjonalt og regionalt nivå:

- Nullvisjonen og Nasjonal transportplan
- Barnas transportplan
- Delstrategi 2019-2023 Trafikksikkerhet (Trøndelag fylkeskommune)
- Hitra kommunes trafikksikkerhetsplan 2013-2016
- Snillfjord kommunes trafikksikkerhetsplan 2018-2021
- Aktuelle lover og forskrifter som griper inn i trafikksikkerhetsarbeidet

3.1 Nullvisjonen



Nullvisjonen ble fastsatt av Stortinget i 2001 og har bidratt til et systematisk arbeid med sikkerhet i transportsektoren. Det er en visjon om veitrafikk der ingen blir drept eller hardt skadd. Nullvisjonen slår fast at det er moralsk og etisk uakseptabelt at mennesker blir drept eller hardt skadd i trafikkulykker. Ulykkene utgjør også en samfunnskostnad som ikke kan godtas.

Definisjon av skadegrad

Skadegrad blir inndelt i drept, meget alvorlig skadd, alvorlig skadd og lettere skadd.

- Som drepte regnes alle som dør innen 30 dager etter ulykkesdato av skader påført i ulykken.
- Meget alvorlig skadde er personer med skader som en tid er livstruende eller skader som fører til varig og alvorlig mén.
- Alvorlig skadde er personer med større, men ikke livstruende skader.
- Lettere skadde er personer med mindre brudd, skrammer osv. som ikke trenger sykehusinnleggelse.

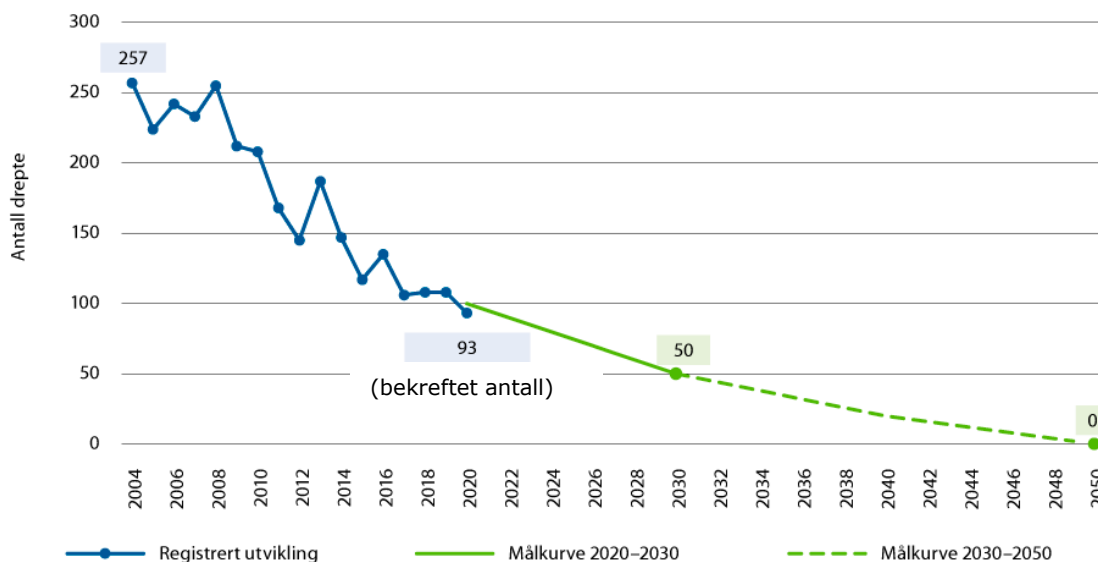
Hitra kommune har delvis oppnådd målene satt i Nasjonal transportplan og trafikksikkerhetsplanen 2013-2016 om reduksjon i antall drepte og hardt skadde. Se tabell 1.

Tabell 1. Måloppnåelse for trafikksikkerhetsarbeidet

Trafikksikkerhetsmål	Oppnådd
Nasjonalt transportplan	Nei
Trafikksikkerhetsplan Hitra 2013-2016	Delvis
Trafikksikkerhetsplan Snillfjord kommune 2018-2021	Ja

3.2 Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033

Nasjonal transportplan, NTP, er en plan for regjeringens transportpolitikk. NTP har mål om et sikkert transportsystem, som fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslipps-samfunnet. Det er en nasjonal målsetning om at all fremtidig vekst i personbiltrafikken skal skje ved kollektiv transport, gange og sykling. Planen gjelder for 12 år, med revisjon hvert fjerde år.



Figur 3.1 Ulykkesutviklingen i antall drepte og hardt skadde og ambisjon for utviklingen fram til 2030. Hardt skadde er summen av alvorlig og meget alvorlig skadde. Innen 2030 skal det maksimalt være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050.

Kilde: Nasjonal transportplan 2022-2033

NTP har nullvisjonen som sitt hovedmål for trafikkikkerheten. Etappemålet for 2030 vil medføre en nedgang i antall drepte og hardt skadde på om lag 50 % sammenlignet med gjennomsnittet for perioden 2016-2020 (se figur 3.1).

3.2.1 Barnas transportplan og FNs bærekraftsmål

I arbeidet med Nasjonal transportplan 2022-2026 vedtok FNs bærekraftsmål 3.6, som sier at antall skader og dødsfall i verden forårsaket av trafikkulykker skulle halveres innen 2020¹.

transportssystem.

3.6)

Barn og unge er opptatt av å gå eller sykle til skolen. Innen 2020 halvere antall dødsfall og skader i verden forårsaket av trafikkulykker.

- Trygg gang- og sykkelvei til skolen

Verdens mest trafikkisikre land

Norge har de siste fem årene vært det mest trafikkisikre landet i verden. Tall for 2020 og 2021 viser at hhv. 93 og 87 personer mistet livet i trafikken i Norge. Ikke siden 1947 har tallene vært lavere. Den langsiktige trenden viser nedgang, men tallet på drepte og hardt skadde er fortsatt et stort samfunnsproblem med 733 drepte og hardt skadde. Ulykkesbildet domineres av utforkjørings- og møteulykker, som utgjør ca. 70 % av ulykkene og antall omkomne i perioden 2005-2019.

Kilde: www.bil24.no og Statistisk sentralbyrå (SSB)

- At bilister tar mer hensyn i trafikken, ikke bruker mobiltelefon og ikke kjører for fort
- Reduserer forurensning og utslipp for å ta vare på klima og miljø

Regjeringen vil:

- Legge til rette for at åtte av ti barn skal velge å gå eller sykle til skolen
- Styrke trafikkikkerheten for barn og unge
- Legge vekt på barn og unges behov i planleggingen og utviklingen av



transportssystemer

- At det legges vekt på hensynet til barn og unge i lokal og regional planlegging
- Styrke kompetansen om trafikkikkerheten i barnehage og skole



Nullvisjonen nesten nådd for barn

Rundt 1970 døde ca. 100 norske barn under 15 år hvert år i trafikken og ca. 1 500 ble skadet. Trafikkdrepte barn under 15 år utgjorde 18 % av alle drepte (SSB). Siden det norske Barneåret i 1979 og *Aksjon skoleveg* ble etablert, er Nullvisjonen nesten nådd for barn, og Norge er verdens sikreste land for barn i trafikken (Sørensen 2018). Men fremdeles skades ca. 300 barn årlig og det er stor underrapportering av barneulykker til fots og på sykkel.

Kilde: www.tiltak.no, 2021.

Figur 3.2. 400 barn sendte inn forslag til Barnas transportplan. Fire barn fikk premie for sine innspill.

3.2.2 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025

Med utgangspunkt i målene og innsatsområdene i Nasjonal transportplan, gir Samferdselsdepartementet mandat til Statens vegvesen om å lede arbeidet med rulling av Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet. Planen er et samarbeid mellom Statens vegvesen, politiet, HelseDirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og sju storbykommuner i tillegg til en rekke offentlige aktører og interesseorganisasjoner på nasjonalt nivå.

Den nasjonale planen skal støtte opp under Stortingets mål for 2030 om færre enn 350 drepte og hardt skadde i trafikken per år, og er retningsgivende for tiltak og innsatsområder i trafikksikkerhetsarbeidet. Det skal settes mål for tilstandsutviklingen, for eksempel overholdelse av fartsgrenser og bruk av bilbelte.

Tiltaksplanen følges opp med årlige tilstandsrapporter.



Figur. 3.3 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2022-2025.

Innsatsområder er utforkjørings- og møteulykker, drift og vedlikehold, bruk av ny teknologi i trafikksikkerhetsarbeidet, tungbiltrafikk m.m.

Møtefrie riksveier og minstestandard for utforkjøringsulykker på riksvei med fartsgrense 70 km/t eller høyere prioriteres (jf. Vegsikringskonferansen 2021).

3.3 Lover og forskrifter som påvirker trafikksikkerhetsarbeidet

Folkehelseloven. Norske kommuner er pålagt å forebygge skader og ulykker og ha oversikt over forhold som påvirker folkehelsen. Denne kunnskapen skal brukes i trafikksikkerhetsarbeidet.

Forskrift om systematisk helse-, miljø- og sikkerhetsarbeid i virksomheten

(Internkontroll-forskriften). Formålet er systematisk gjennomføring av tiltak og fremme forbedringer innen arbeidsmiljø, sikkerhet, forebygge helseskader og vern mot miljøforstyrrelser og miljøforurensning.

Rammeplan for barnehagene fra Kunnskapsdepartementet. Barnehagene skal gi barn grunnleggende kunnskap på sentrale og aktuelle områder. Barnehagen skal bidra til at barna blir kjent med og deltar i samfunnet gjennom opplevelse og erfaringer i nærmiljøet.

Forskrift om miljørettet helsevern i barnehager og skoler m.v. Barnehager og skoler skal drives slik at skader og ulykker forebygges. Virksomhetsledere må selv sørge for at trafikksikkerhet inngår som naturlig del av HMS-arbeidet i barnehagen og skolen.

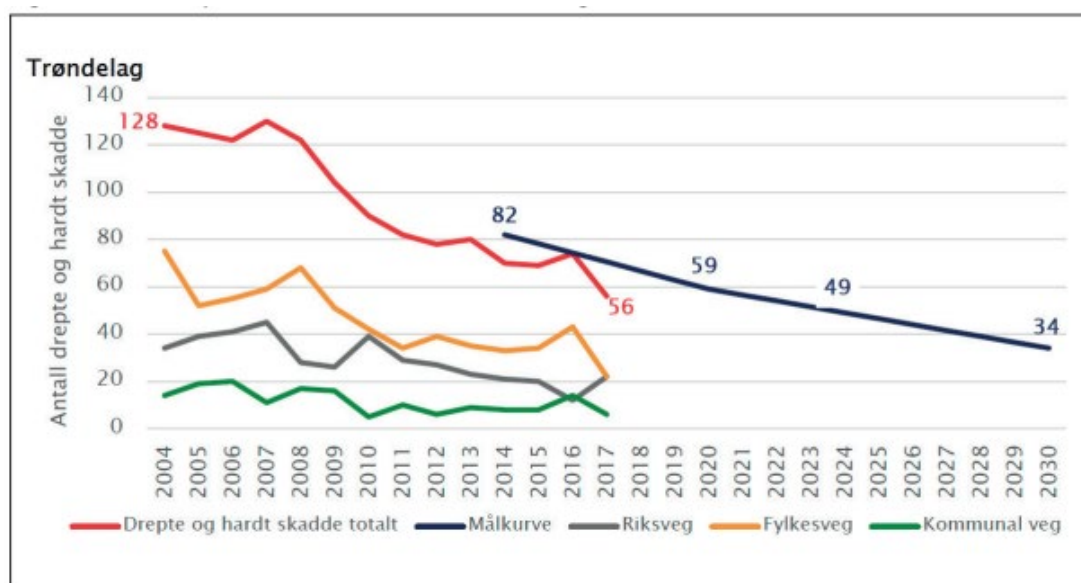
Læreplan for Kunnskapsløftet. Kunnskapsmål om trafikk etter 4., 7. og 10. trinn.

3.4 Trøndelag fylkeskommune – Delstrategi trafikksikkerhet 2019 - 2030

Strategien peker på tre hovedretninger:

- Tydeliggjøre og sette klare krav til eget trafikksikkerhetsarbeid i fylkeskommunen.
- Trafikksikkerhet hos ungdom på videregående skoler er prioritert og aktiv arena.
- Arbeidet med trafikksikkerhet skal være basert på kunnskap og kompetanse.

Etter vegtrafikklovens § 40 har fylkeskommunen *ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerhet i fylket*. Trøndelag fylkeskommune vil være en pådriver og bidra til trafikksikre kommuner, samtidig som fylket også er i gang med egen sertifisering som «Trafikksikker fylkeskommune». Les mer: [delstrategi-trafikksikkerhet-2019---2030.pdf \(trondelagfylke.no\)](https://www.trondelagfylke.no/delstrategi-trafikksikkerhet-2019---2030.pdf)



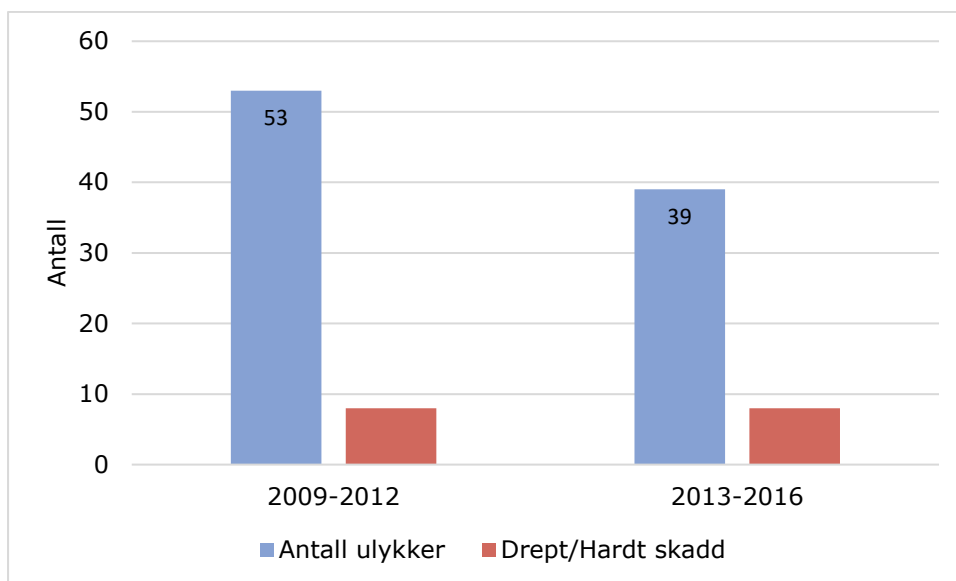
Figur 3.4. Drepte og hardt skadde i Trøndelag (2004-2017) og målkurve fram til 2030.

3.5 Hitra kommunes trafikksikkerhetsplan 2013-2016

Trafikksikkerhetsplanen 2013-2016 var kommunens første trafikksikkerhetsplan. Den ble fremmet som en kommunedelplan. Planen hadde følgende mål:

- Antall drepte og hardt skadde skal reduseres i tråd med nasjonal målsetning i planperioden
- Antall ulykkespunkt/-strekninger skal reduseres i planperioden

Sammenlignet med 4-årsperioden 2009-2012, var det en nedgang på 26 % i antall registrerte trafikkulykker med personskade i 2013-2016, se figur 3.5.a. Innad i planperioden 2013-2016, var det imidlertid en økning av antall ulykker og antall skadde, se figur 3.5.b.



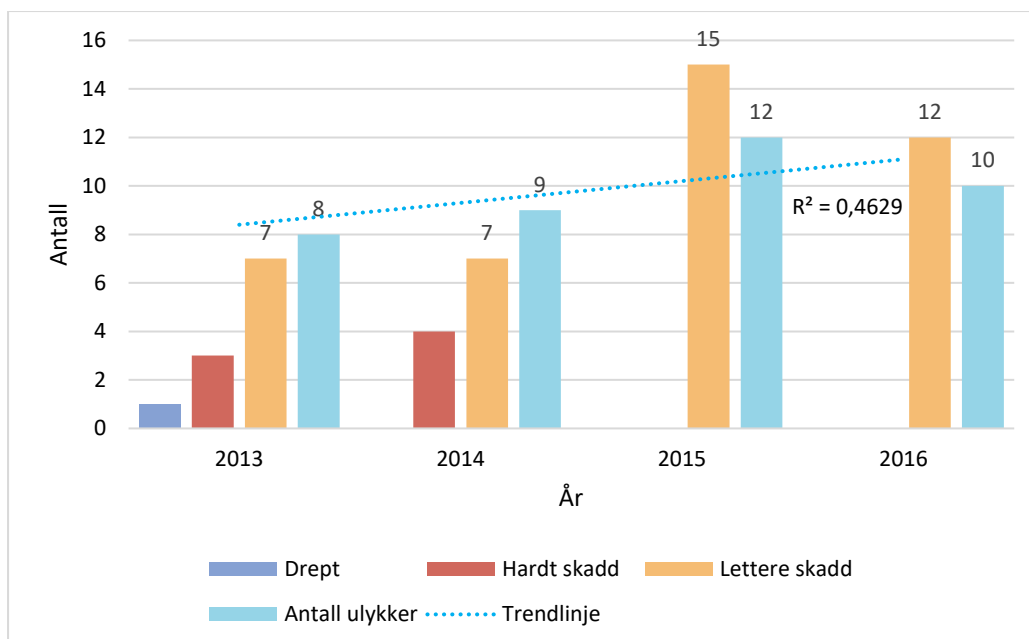
Figur 3.5.a. Antall ulykker i perioden 2013-2016 mot forutgående periode (4 år) 2009-2012 og antall drepte/hardt skadde i samme tidsrom.

For å vurdere ulykkesutviklingen på veg i Hitra kommune, er det nødvendig å se statistikk over lengre tidsrom enn 4- eller 5-årsperioder.

Ulykkespunkter er definert for femårsperioder. Det er ikke registrert ulykkespunkt etter denne definisjonen på Hitra.

Ulykkespunkt

Ulykkespunkt på veg er definert av Statens vegvesen som et punkt eller en strekning under 100 m der det er registrert minimum fire politirapporterte ulykker med personskade i løpet av 5 år.

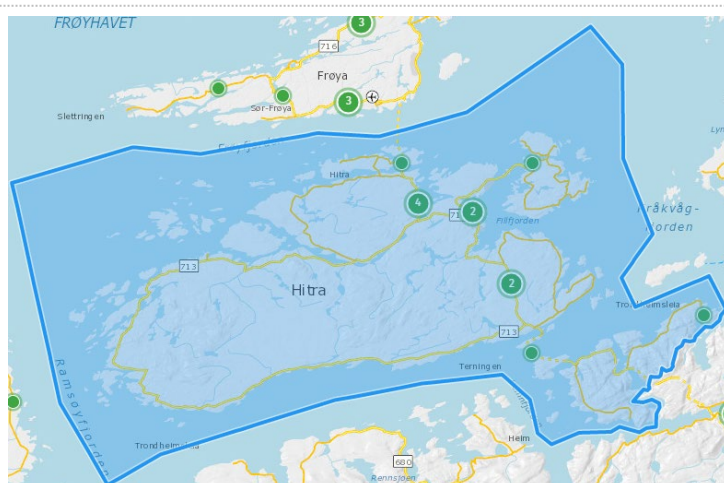


Figur 3.5.b. Utvikling i antall ulykker, hardt skadde og drepte og lettere skadde på veg i Hitra kommune i planperioden 2013-2016. R^2 beskriver trendlinje for antall ulykker.

3.6 Snillfjord kommunes trafiksikkerhetsplan 2018-2021

Hovedmålene planen for Snillfjord kommune var å: «Redusere antall drepte og hardt skadde i trafikken, ...sørge for trygge og gode oppvekstvilkår for barn og unge, ...og gjennom holdningsskapende arbeid i barnehage og skole bidra til å forebygge ulykker i trafikken».

Fra og med 2018 er det registrert 10 trafikkulykker med personskade i tidligere Snillfjord kommune. Tre av disse har skjedd i arealet som nå ligger i Hitra kommune. Ingen av disse har skjedd ved skolene, og ingen av dem involverer gående eller syklende.



Figur 3.6. I perioden 2018-2019 ble det registrert tre trafikkulykker, to av dem med personskade, i tidligere Snillfjord, nå del av Hitra kommune. Kilde: Statens vegvesen.

4.0 STATUS HITRA KOMMUNE

Hitra kommune har i flere år hatt fokus på barns skoleveg. Det har vært godt samarbeid med Trøndelag fylkeskommune når det gjelder tiltak for ventende skolebarn på fylkesveg. Når 71,7 % av nær 500 skoleelever på Hitra (SSB og Hitra i tall) får buss hver skoledag, er dette viktig innsats. Gjennomførte tiltak i trafikksikkerhetsarbeidet er:

- Etablering av busslommer – 21 stk
- Etablering av ventelommer med kantstopp – 6 stk
- Etablering av busskur – 30 stk
- Tiltak som hindrer og avgrenser biltrafikk inne på Barman, Knarrlagsund og Strand oppvekstsentre, Fillan barnehage og Fillan skole/Hitra ungdomsskole
- Gang- og sykkelveg ved Barman skole (FV 714) er anlagt – 240 lm
- Gang- og sykkelveg fra boligområde til Stråmyra på Dolmøy (FV 6454) – 794 lm
- Reguleringsplan gang- og sykkelveg mellom Leirvågen- Valen, Fillan (FV 714)
- Reguleringsplan gang- og sykkelveg ved oppvekstrene (Fillan, Knarrlagsund, Strand, Barman)
- Tilrettelegging for pilotprosjekt forenklet løsning gang- og sykkelveg Sandstad-Badstuvika (FV 6440)

Når det gjelder plan for øvrige gang- og sykkelveger på Hitra, har kommunestyret i 2017 vedtatt prioritert rekkefølge langs vegene. Prioriteringen kan sees i Vedlegg 5.

Trygg skoleveg er et fast tema hver høst for elevene på skolene på Hitra. Kommunen gjennomfører deler av dette arbeidet i samarbeid med busselskapet som er AtBs operatør (fra høsten 2021 Vy Buss).

Hitrabarnehagene følger Trygg Trafikks retningslinjer for trafikksikker barnehage med rutiner for sikkerhet på turer til fots/buss/bil, rutiner for lukking av port, parkering av bil m.m. Det arrangeres sykkeldag med trafikkopplæring på sykkel i skolene. Trafikalt grunnkurs tilbys som «Valgfag trafikk» i ungdomsskolen, og det gis tilbud om «Moped-kortet».



Les mer: <https://www.tryggtrafikk.no/skole/hjertesone/>

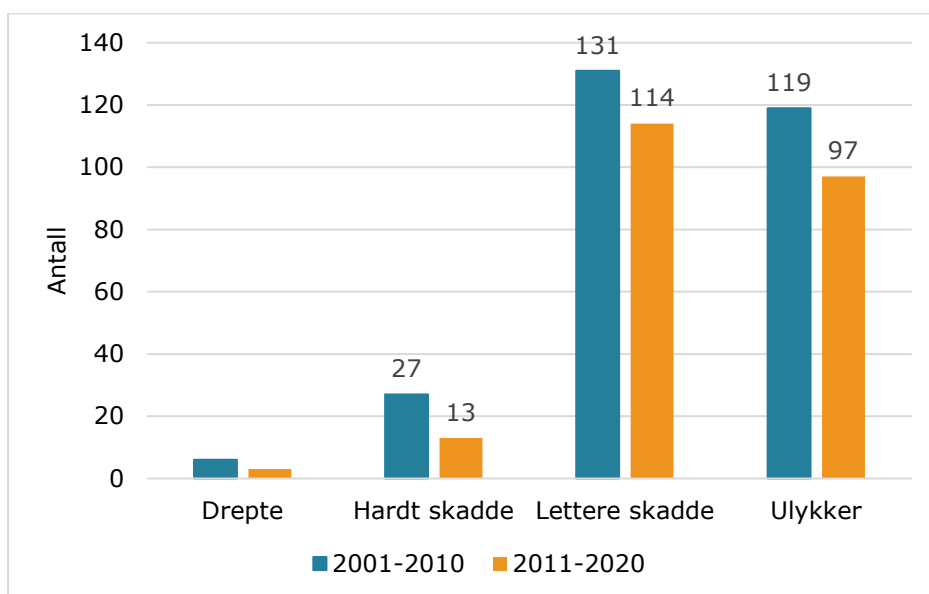
Særlig farlig koleveg. Foresatte kan søke om skoleskyss på grunn av særlig farlig eller vanskelig skolevei. Elever ved Strand oppvekstsenter og Knarrlagsund oppvekstsenter har skoleskyss med grunnlag i særlig farlig skoleveg.

5.0 ULYKKESITUASJONEN

Det er utarbeidet en analyse av ulykkessituasjonen i Hitra kommune ved å sammenligne ti-årsperiodene 2001-2010 og 2011-2020 med hverandre.

5.1 Oppsummering av funn

Samlet i perioden 2001-2020, er det rapportert 216 trafikkulykker med personskaade på Hitra til politiet. I disse ulykkene har 294 personer blitt skadet. Hvordan ulykkene og antall skadde fordeler seg mellom 10-årsperiodene er vist i figur 5.1.



Figur 5.1. Antall ulykker og antall personskader i periodene 2001-2010 og 2011-2020, Hitra.

Analysen viser følgende hovedtrekk:

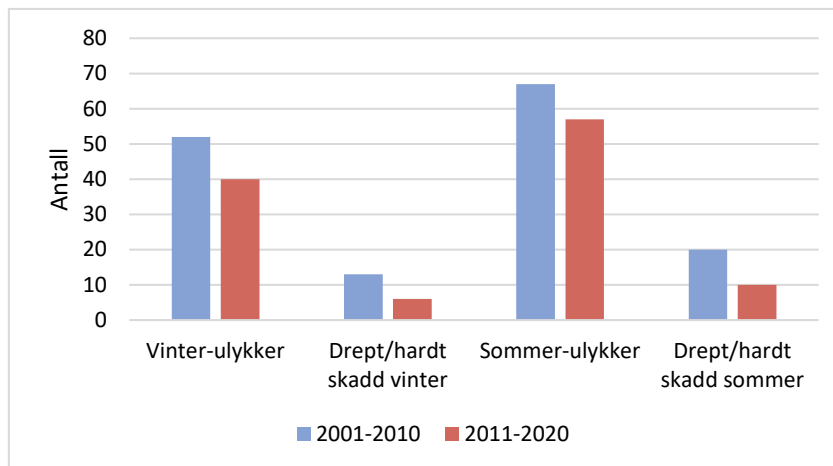
Ulykkesutvikling:

- Antall ulykker i perioden 2011-2020 er redusert med 18 % sammenlignet med perioden 2001-2010
- Antall skadde er redusert med 21 %
- Antall drepte og hardt skadde er redusert med 52 %

Ulykkestyper. Ca. 80 prosent av alle ulykker på Hitra er enten utforkjøring (62 %) eller møteulykke (17 %). *Kilde: Statens vegvesen*

Tidspunkt:

- Det er flere trafikkulykker i sommerhalvåret (april-september) på tørr, bar veg, nær 60 % av alle ulykker
- Flest ulykker skjer i løpet av hverdag, på formiddag eller ettermiddag



Figur 5.2. Antall ulykker, drepte/hardt skadde i sommer- og vinterhalvåret i Hitra kommune.

Geografi:

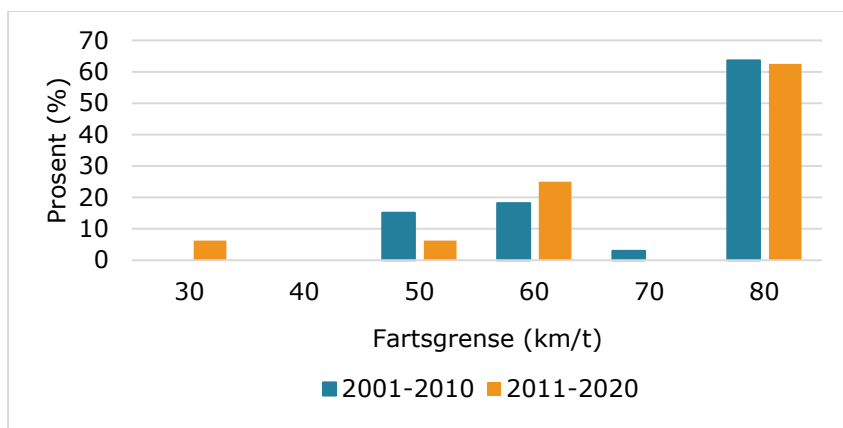
- 89 % av alle ulykker med personskade skjer på fylkesveg. Det er ingen endring mellom 10-årsperiodene.
- Alle drepte og hardt skadde er på fylkesveg
- Det er flest ulykker med drepte og hardt skadde på FV 714
- Det er like mange ulykker og skadde på privat veg og skogsbilveg som på kommunal veg

Tettsted. Det er en dobling av antall ulykker og nær tredobling av personskader, heri også drepte/hardt skadde, i tettsted på Hitra i 2011-2020 sammenlignet med 2001-2010.

Kilde: Statens vegvesen, Trafikkulykkesregisteret

Fart:

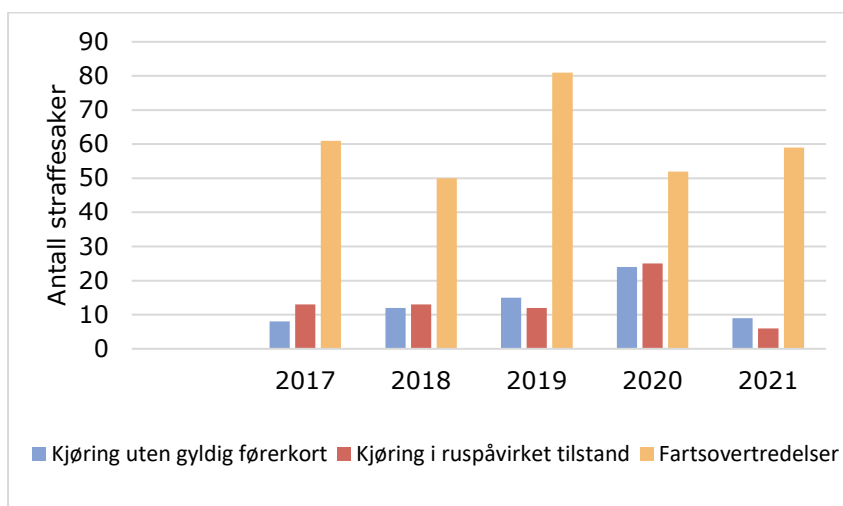
- Veg med fartsgrense 80 km/t har 60 % av alle ulykker med drepte og hardt skadde. Det er ingen endring mellom 10-årsperiodene.
- Veg med fartsgrense 80 km/t har nedgang (52 %) i antall drepte og hardt skadde i perioden 2011-2020 sammenlignet med 2001-2010
- Veg med fartsgrenser 50 og 60 km/t har til sammen mer enn 30 % av alle drepte og hardt skadde, uansett 10-år
- Det er en dobling i antall personskader (lettere skadde) på veg med fartsgrense 60 km/t fra 2001-2010 til 2011-2020
- Veg med fartsgrense 50 km/t har 50% færre ulykker, men like mange hardt skadde i 2011-2020 som i 2001-2010
- Veger med fartsgrense 40 km/t har ingen ulykker med drepte og hardt skadde
- Veg med fartsgrense 30 km/t har 6 % av alle drepte og hardt skadde i perioden 2011-2020



Figur 5.3. Fartsgrense og prosentvis fordeling av drepte og hardt skadde i 2001-2010 og 2011-2020.

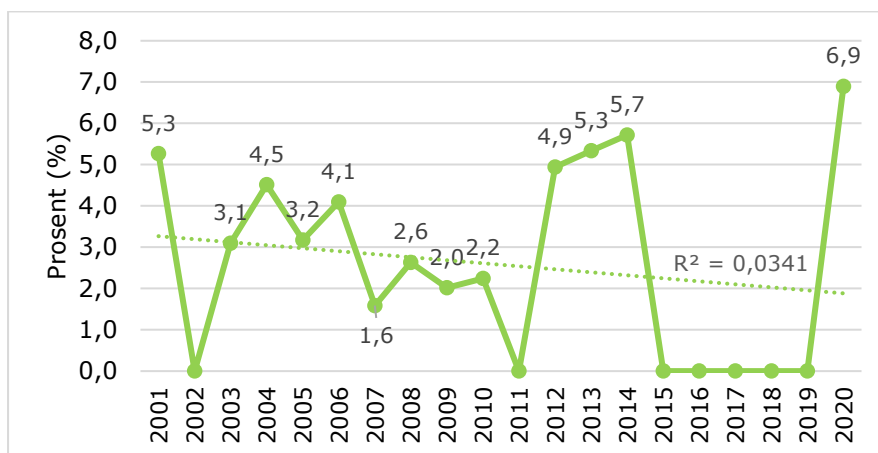
Fører kortbeslag:

Fører kortbeslag for fart på Hitra og Frøya skjer i alle aldersgrupper.



Figur 5.4. Straffesaker (forenklede forelegg ikke medregnet) i Hitra kommune i perioden 2017-2021 (til og med september 2021).

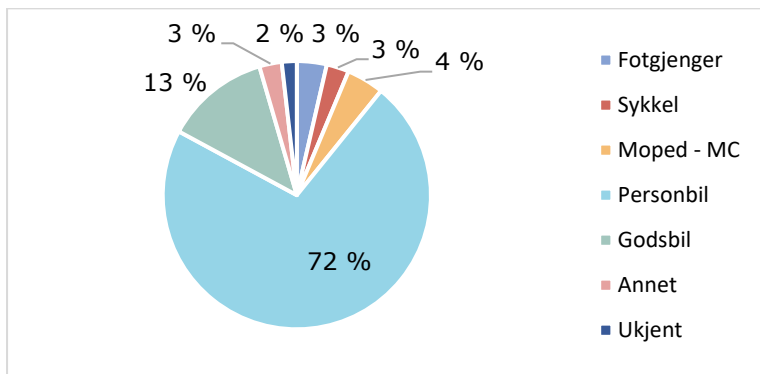
Andel i Trøndelag:



Figur 5.5. Drepte og hardt skadde på veger i Hitra kommune som andel (prosent) av alle drepte/hardt skadde i Trøndelag i perioden 2001-2020. R^2 beskriver trendlinje.

Trafikantgrupper:

- Flest drepte/hardt skadde har reist med personbil (72 % i 2011-2020, 63 % 2001-2010)
- Opptil 1/5 drepte/hardt skadde har reist med godsbil
- Drepte eller hardt skadde har reist med moped, motorsykkel eller ATV
- Det er registrert hardt skadde, men ingen drepte i gruppen fotgjengere og syklist



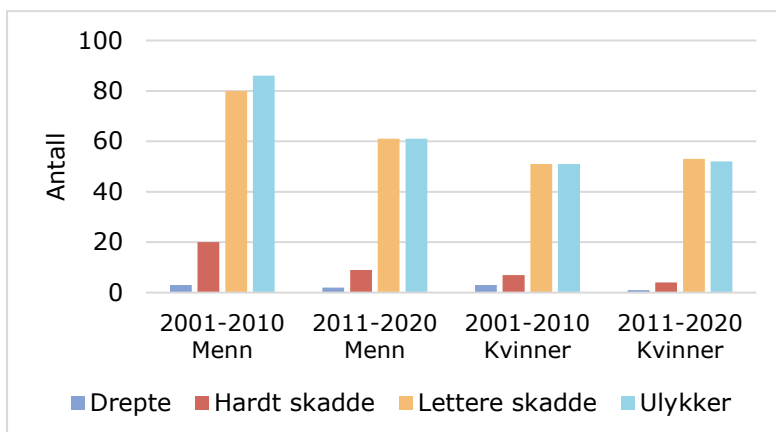
Figur 5.6. Drepte og hardt skadde i ulike trafikantgrupper i perioden 2011-2020.

Bilparken på Hitra. I perioden 2016-2020 var det økning på 18,4 % i antall registrerte personbiler. Antall varebiler har økt med 15,4 %, tunge motorsykler med 31,3 %, beltemotorsykler 45,5 % og antall traktorer med 33,4 %. Kommunesammenslåingen 01.01.2020 har bidratt til deler av økningen.

Per 31.12.2020 er det registrert 2 990 personbiler – 4 719 kjøretøy totalt - i Hitra kommune. 3 % av bilene er el-biler. *Kilde: SSB*

Kjønn:

- Nær dobbelt så mange menn som kvinner blant drepte og hardt skadde
- Antall hardt skadde menn er redusert med 55 % i perioden 2011-2020 sammenlignet med 2001-2010
- Ingen nedgang i antall ulykker og antall personskader totalt sett, blant kvinner fra 2001-2010 til 2011-2020
- Flere menn enn kvinnelige fotgjengere og syklist er skadet i trafikken (70 % er menn)

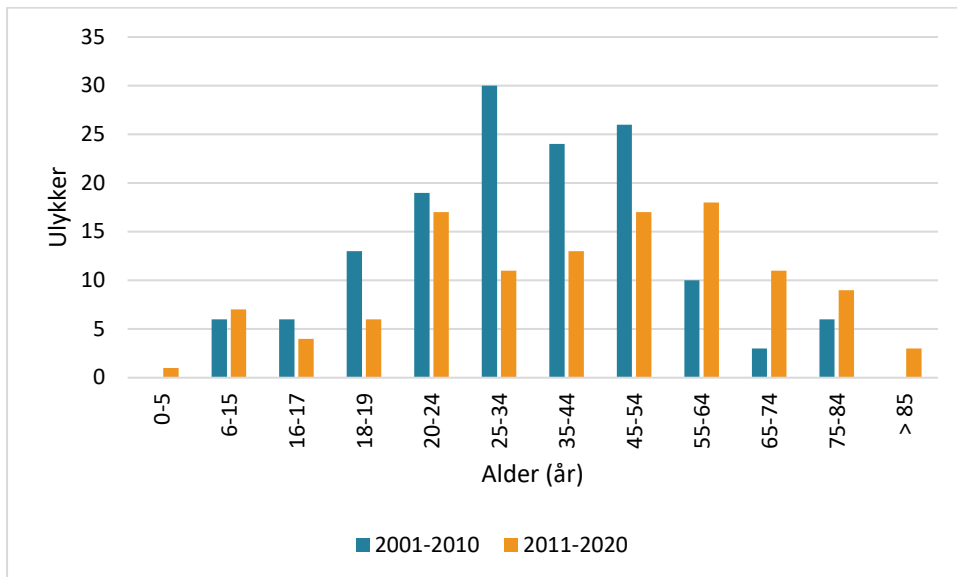


Figur 5.7. Sammenligning kvinner og menn i periodene 2001-2010 og 2011-2020.

Kvinner og menn kan ha vært i samme ulykke.

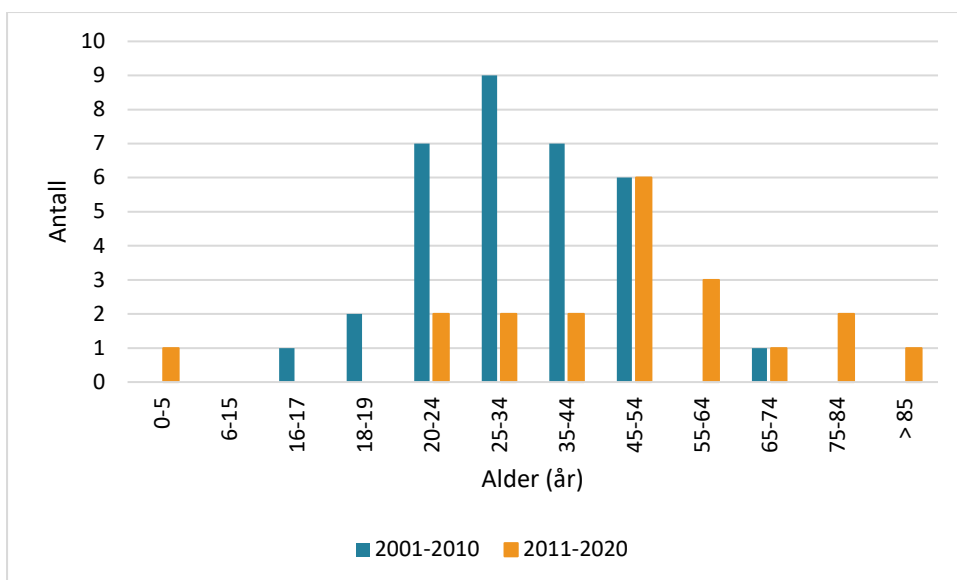
Alder:

- Aldersgruppen 20-64 år er mest utsatt for trafikkuulykker med personskaade
- Det er økning i antall ulykker og antall drepte og hardt skadde for aldersgruppen 55 år og eldre (figur 5.8 og 5.9)



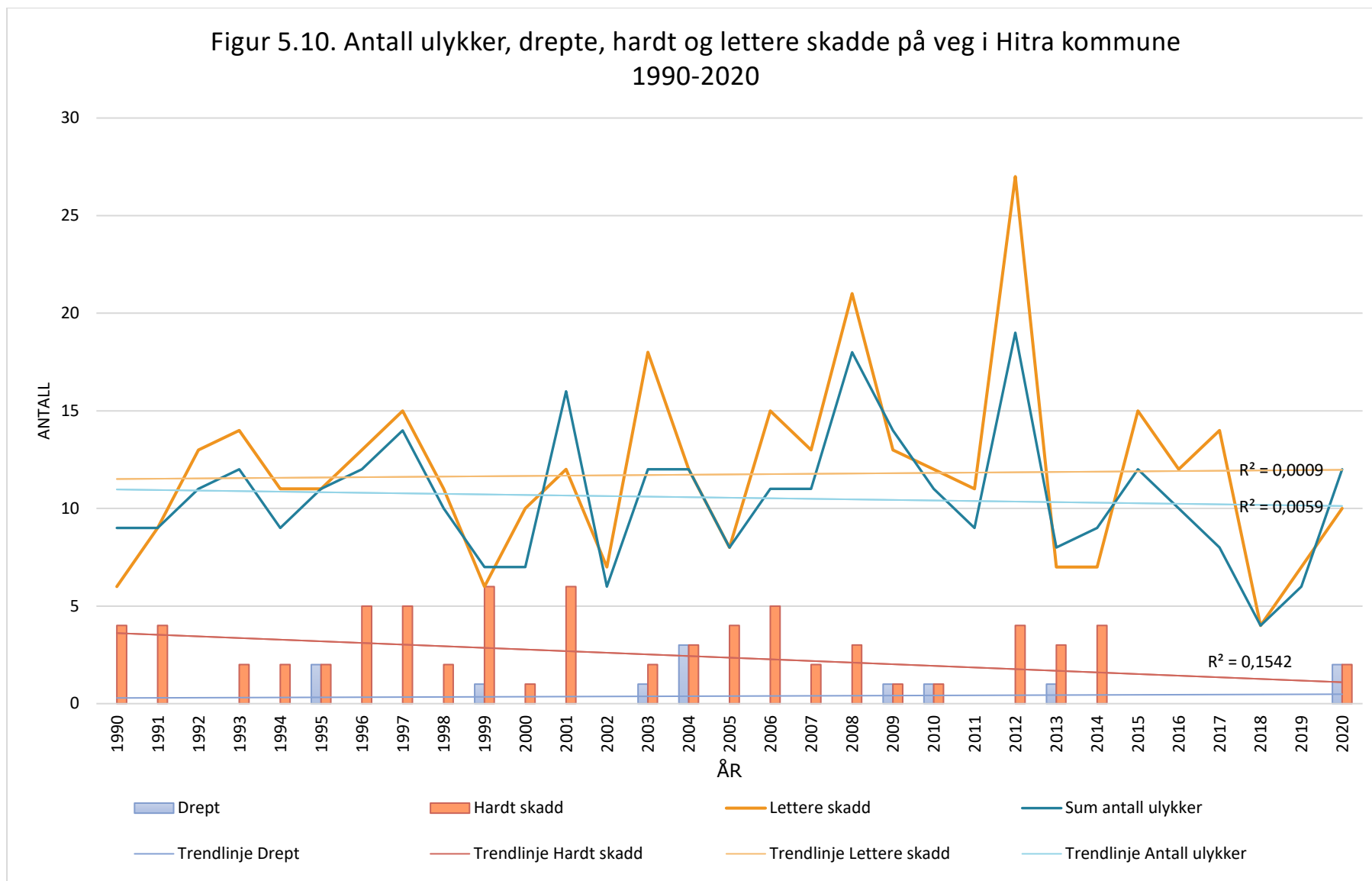
Figur 5.8. Antall ulykker i ulike aldersgrupper i 2001-2010 og 2011-2020.

- Det er betydelig nedgang i antall drepte og hardt skadde for aldersgruppen 20-44 år (figur 5.8 og 5.9)



Figur 5.9. Drepte og hardt skadde i ulike aldersgrupper i 2001-2010 og 2011-2020.

Figur 5.10. Antall ulykker, drepte, hardt og lettere skadde på veg i Hitra kommune 1990-2020



5.2. Underrapportering av trafikkulykker

I Norge er det politiet som har ansvar for å melde trafikkulykker med personskade til Statistisk sentralbyrå (SSB). Formålet er å gi informasjon om ulykkesutviklingen på norske veger.

Rapporten «*Helsevesenbasert skaderegistrering som verktøy for å forebygge trafikkulykker*»³ (2019) forteller om mørketall i skadestatistikken for trafikkulykker. Rapporten viser at politiets registreringer dekker:

- 37 % eller lavere av meget alvorlige og alvorlige skader
- 15 % av lettere skader
- 17 % av alle trafikkulykkesskader

Fotgjengeres og syklisters enelulykker er ikke definert som trafikkulykker, selv om de skjer på trafikkareal.

Personskaderegisteret ble avvirket i 2003, og St. Olavs Hospital har ikke sykehusdata etter trafikkuhell skjedd i Hitra kommune (jf. vedlegg 7).

3. Kilde: Trygg Trafikk

6.0 FART, RUS OG TUNGBILTRAFIKK

6.1 Fart

Fart, sammen med rus, er den vanligste dødsårsaken for unge mellom 18 og 24 år i trafikken. Unge menn utgjør to tredeler av de drepte i denne aldersgruppen. - *De som kjører for fort overvurderer sine egne kjøreferdigheter, eller de vil vise seg frem*, skriver MA – Rusfri trafikk.

Studier utført av TØI (Transportøkonomisk institutt) i perioden 2004-2014, viste at økt sannsynlighet for å bli oppdaget (fartskontroll) har mer å si for antall fartsøvertredelser enn økte bøtesatser. Studien slo fast at antall fartsøvertredelser faller med 3,3 prosent dersom risikoen for å bli oppdaget (flere kontroller) øker med 10 %. En tilsvarende økning av bøtesatsene fører til kun 0,8 prosent færre fartsøvertredelser.

Fart er vesentlig for trafikksikkerheten – holder du fartsgrensene bidrar du til å realisere Nullvisjonen.

Hitra

Per september 2021 har Trøndelag politikammer registrert 59 fartsøvertredelser (forenklede forelegg ikke medregnet) i Hitra kommune. Siste fire år (2017-2020) var det gjennomsnittlig 61 straffesaker for fartsøvertredelser per år. Hvor mange av disse som er hjemmehørende i Hitra kommune er ukjent. Det mangler tall for antall gjennomførte kontroller på henholdsvis Hitra og Frøya.

6.2 Rus

De siste fire årene har i snitt 24 prosent av dødsulykkene i Norge skyldtes ruskjøring. Folkehelseinstituttet anslår at tallet trolig er opp mot 30 %, og i 2020 skyldtes en av fire dødsulykker ruskjøring.

- I 2020 ble 10 411 personer anmeldt for fyllekjøring – det tilsvarer 28 personer hver dag.
- 9 av 10 anmeldte fyllekjørere er menn
- Alkohol er det vanligste påviste rusmiddelet
- Av de førerne som mistenkes for ruskjøring, blir det i snitt funnet 2,5 ulike rusmidler i blodet

Rusulykkene i trafikken i 2020 drepte 7 uskyldige mennesker i Norge.

Hitra

I 2020 ble det registrert en dobling av antall straffesaker for kjøring i ruspåvirket tilstand med 25 saker. Dette skyldtes økt kontrollaktivitet som fulgte med flere politipatruljer på Hitra under perioden med transport av vindmøller til Eldsfjellet. Et «normalår» (2017-2019) har 12-13 straffesaker per år. Det er ukjent om ruskjøringen skyldes alkohol og/eller stoff, om sakene er fra hverdag eller helg, eller hvilken tid på døgnet ruskjøringen har skjedd. Det er også ukjent om sakene omfatter innbyggere eller utenbygdsboende, eller om noen av dem involverer trafikkulykker med personskader.

6.3 Tungbiltrafikk

Transportøkonomisk institutt (TØI) har sett på ulykkesrisikoen til norske og utenlandske tungbiler i Norge i periodene 2007-2012 og 2013-2018. Studien viser at risikoen for ulykker med tungbiler er nær halvert fra den første til den andre perioden.

Tunge kjøretøy er involvert i ca. 30 prosent av dødsulykkene årlig på norske veier. Rapporten fra TØI viser at ulykkesrisikoen er høyere for utenlandske tungbiler enn norske. Det er særlig på Vestlandet, i Midt-Norge og i Nord-Norge at forskjellene gjør seg gjeldende, med 2,3 ganger høyere ulykkesrisiko for utenlandske tungbiler.

Selv om studien viser at ulykkesrisikoen er høyere for utenlandske tungbiler, er norske tungbiler involvert i over 80 prosent av ulykkene og står for 90 % av tungbiltrafikken i perioden 2007-2018.

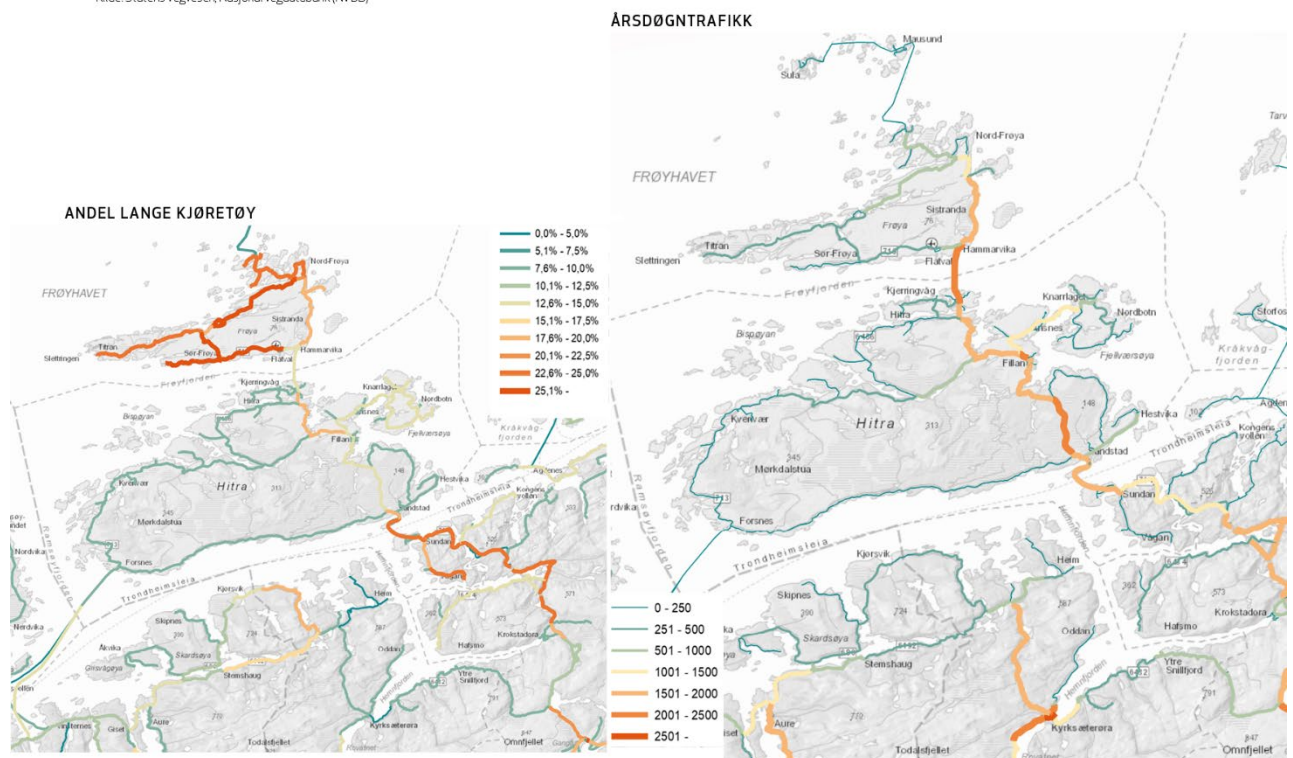
Lastebil. Kjøretøy (bil og henger) med tillatt totalvekt over 3,5 tonn eller lengde på over 5,5 m regnes som tunge kjøretøy. Avhengig av biltype kan kjøretøykombinasjonen være opptil 60 tonn.
Kilde: Statens vegvesen

Hitra

Statens vegvesen har orientert om at trafikkregistrering i Hitra-tunnelen ble igangsatt først 13. oktober 2021. Trafikktelling fra Frøyatunnelen har løpt siden 2001. Telling i Frøya-tunnelen viser en firedobling i årsdøgntrafikken (ÅDT) fra 2001 til 2020, figur 6. Andelen tungbiltrafikk er nær firedoblet for biler med lengde fra og med 5,6 meter (fra ca. 80 til 300 kjøretøy per døgn) og nær åttedoblet for kjøretøy 16 meter eller lenger (fra 11 til 90 kjøretøy per døgn) fra 2001 til 2020. Personbiltrafikken har vist en tredobling i samme periode (fra 430 til 1300 biler).

ÅRSDØGNTRAFIKK (ÅDT)

Kilde: Statens Vegvesen, Nasjonal vegdatabank (NVDB)



Figur 6. Årsdøgntrafikk (ÅDT) per 2021. Til høyre vises summen av kjøretøy som passerer per døgn på vegnettet. Det passerer mellom 1000-2500 biler over Hitra langs FV 714. Opptil 20 % av trafikken daglig er trailere og andre lange kjøretøy. Kilde: Hitra i tall.



Foto: Lars Otto Eide, Hitra-Frøya. Denne brua over Knarrlagsundet gjør at Mowi avd. Ulvan behøver 700 flere trailerturer per år enn normalt. Kilde: www.ilaks.no.

Ulykker med vogntog på Hitra. I perioden 2001-2020 ble det registrert 16 personskade-ulykker med vogntog. ¼ av disse med drepte og hardt skadde, med lik fordeling sommer og vinter. Godstransport (tung og lett bil) sto for 22 % av alle personskade-ulykker 2001-2020.
Kilde: Statens vegvesen

7.0 STRATEGIER FOR Å MØTE UTFORDRINGER OG UTVIKLINGSTREKK

Arbeidet med trafiksikkerhet i Hitra kommune vil naturlig berøre:

- Innspill fra Hitra kommune til Trøndelag fylkeskommune på prioriteringer på fylkesveg.
- En del mindre tiltak (f.eks. siktrydding) for å bedre trafiksikkerheten.
- Arbeide for et systematisk trafiksikkerhetsarbeid gjennom kommunens ulike roller som samfunnsutvikler, arbeidsgiver, forvaltningsorgan m.m. Tiltaket «Trafiksikker kommune» kan være et utgangspunkt for dette arbeidet.
- Trafikkanrettede tiltak – samarbeid med Frøya kommune.
- Skaffe til veie mer trafikkdata for kunnskap om trafikk på veg i Hitra kommune.

7.1 Vegsystemer, vegeiere og utfordringer i kommunen

Vegnettet i Hitra kommune er delt i ulike kategorier med ulikt forvaltningsansvar. De viktigste gjennomgående vegene på Hitra er fylkesveger. Fylkesveg 714 har en overordnet funksjon som bindeledd til nabokommunene Frøya og Orkland. De kommunale vegene er bl.a. atkomstveger i boligområder. Samlet lengde på det offentlige vegnettet i hver kategori er vist i tabell 2:

Tabell 2. Samlet lengde veg med respektive vegeier.

Vegkategori	Samlet lengde (km)	Forvaltningsansvar
Fylkesveg	250	Trøndelag fylkeskommune
Gang-/sykkelveg, fylk.veg	6,1	
Kommunal veg	59,5	Hitra kommune
Gang-/sykkelveg, kom.veg	3,4	

Kilde: Statens vegvesen.

Ut over veg, har Hitra kommune ansvar for kommunale parkeringsplasser og drifter gateløys langs kommunal veg.

Tiltak på fylkesveg bestemmes i handlingsplan for fylkesvegnettet.

7.2 Gå eller sykle til skole eller arbeid

Andelen som sykler i Norge er ca. 4,5 % (TØI, 2018). Det er et nasjonalt mål å øke andelen som går og sykler til skole og jobb til 8 % innen 2023, og at 8 av 10 barn skal sykle eller gå til skolen.

Samfunnsplanen i Hitra kommune utfordrer oss i å tenke *Helse i alt vi gjør* i alle sektorer.

Trafikkutvikling. I følge Statens vegvesen vil biltrafikken i Norge øke med rundt 60 % i de neste 50 årene. Ikke minst vil godstransporten øke kraftig i årene som kommer. Vegdirektoratet anslår at lastebiltrafikken øker med nær 200 millioner tonn, som betyr 70 % vekst fram mot 2040.

Kilde: OFV (Opplysningsrådet for veitrafikken)



Figur 7. Sykle til jobben.
Illustrasjon lånt fra Gran kommune.

7.3 Skilting med trafiksikkerhetsinformasjon

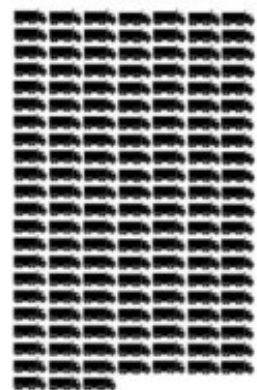
Sykling er risikosport på Hitra (Hitra-Frøya, 3. mai 2021). Ordfører Ole Haugen og kommuneoverlege Geir Erling Nilsberg har foreslått «Del-veien»-skilt langs Hitra-veiene. Statens vegvesen benytter skilting i holdningsskapende arbeid, og det foreslås at slike skilt plasseres ut som trafiksikkerhetstiltak på utvalgte vegstrekninger på Hitra.



Del veien



Over fartsgrensen?



7.4 Fra veg til sjø

Et viktig element i arbeidet med trafiksikre veger på Hitra vil være å igjen få overført en god del av tungtransporten fra veg over på sjø. I Hitra kommune er tungtrafikken betydelig, særlig relatert til laksetransport. Å få deler av denne sjøvegen, vil redusere potensialet for alvorlige ulykker på vegene på Hitra. Det vil også redusere tungtransporten fra Hitra på FV 714 og videre vegsystem (E39, E6, FV700 m.fl.).

Ro-Ro fra Hitra kysthavn

7.5 Grønt Flagg



Grønt Flagg er en miljøsertifiserings-ordning gjennom Foundation of Environmental Education (FEE) for barnehager og skoler som gjennomfører miljøprosjekter på et høyt nivå og prioriterer miljø i undervisning og daglig drift.

Fillan skole ble resertifisert i 2020, mens Strand oppvekstsenter ble sertifisert samme år.

Det er mulig å sertifisere seg for Grønt Flagg med trafikkopplæring som tema. Trafikkopplæringen skal bidra til bedre folkehelse og miljø ved at flere går eller sykler til og fra skolen i stedet for å bli kjørt.

Skoler kan utvikle egne lokale trafikkplaner for å ivareta trafikkopplæringen til elevene, for eksempel i samarbeid med Trygg Trafikk.

Barn og trafiksikkerhet. Forskning på barn og trafiksikkerhet dokumenterer at trafikkopplæring for barn under 7 år gir en sporbar atferdseffekt. For barn over 7 år påvirkes kun holdninger og kunnskap. *Kilde: NAF*

7.6 Trafiksikker kommune



Trafiksikker kommune bygger på en godkjenningsordning for systematisk arbeid med trafiksikkerhet gjennom Trygg Trafikk. Kriteriene for godkjenning tar utgangspunkt i lover og forskrifter kommunene er pålagt å følge, og gjelder trafiksikkerhetsarbeidet i flere av kommunens sektorer.

Sertifiseringen gjelder for tre år.

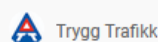
Fylkeskommunen er pådriver for arbeidet etter vegtrafikklovens § 40a.

Barn skal ha trygge skoleveger, seniorer skal kunne bo hjemme lenge og syklistene skal komme trygt fram. Trafiksikkerhet berører alle kommunens medarbeidere og innbyggere, fordi alle er trafikanter på et eller flere nivå.

<https://www.youtube.com/watch?v=2Ylhv9x87o0>

Alle har noen de vil savne - I

Sett 4,4k ganger • for 3 år siden



Frøya kommune ble godkjent i 2017 og resertifiseres.

8.0 HANDLINGSPLAN

Handlingsplanen er delt i tre kategorier – fysiske tiltak, trafikantrettede tiltak og kommunale tiltak. Tiltakene følger opp og binder sammen mål og satsinger lokalt, i fylket og nasjonalt. Trafikksikkerhetsutvalget i Hitra kommune har valgt å la tiltaksdelen stå åpen, uten føringer i høringsperioden. Prioritert liste for gang- og sykkelveg er fra kommunestyrets vedtak i 2017.

8.1 Fysiske tiltak

Fokus på:

- Innspill i høringsrunden og prioriteringer i politiske vedtak.

8.2 Trafikantrettede tiltak

Fokus på:

Risikoatferd i trafikken. Samarbeid med Frøya kommune.

8.3 Kommunale tiltak (tiltak i egen organisasjon)

Fokus på:

- Tiltak i tjenesteområdene er kommunedirektørens ansvar.



Foto: Lisa Pedersen Haugen. Sykkeldag på uteskolen, Knarrlagsund oppvekstsenter.

9. ØKONOMI

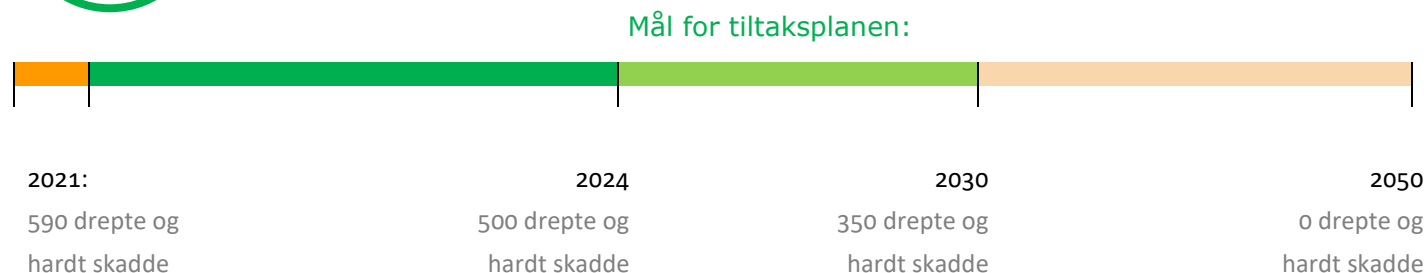
I Handlings- og økonomiplanen for 2022-2025, er det lagt føringer for til sammen kr. 900.000 for trafikksikkerhetsarbeidet i Hitra kommune.

10. EVALUERING OG RULLERING

Trafikksikkerhetsplanen evalueres hvert år. Rullering vil skje etter 4-årsperioden.

VEDLEGG 1 • HANDLINGSPLAN FYSISKE TILTAK 2022-2025

Tiltaksdelen vil bestå av prosjekter som har fått prioritet hos Trøndelag fylkeskommune eller tiltak som ivaretas innenfor kommunens ordinære drift, og dermed er sannsynlig kan gjennomføres i løpet av planperioden 2022-2025. Tiltakene er et spekter av omforente og forankrede tiltak mellom ulike aktører i trafikksikkerhetsarbeidet på Hitra.



Innspill til trafikksikkerhetsplanen

Send innspill på opplevde trafikkutfordringer i Hitra kommune. Benytt gjerne kartgrunnlag fra vegkart.no og/eller GPS-koordinater. Du kan levere digitalt (e-post), per post eller lever i Servicetorget på Rådhuset:

E-post: postmottak@hitra.kommune.no

Post: Hitra kommune, Postmottak, 7240 Hitra.

KOMMUNALE VEGER OG FYLKESVEGER I HITRA KOMMUNE - INNSPILL PÅ TILTAK FOR TRAFIKKSIKKERHET

Hitra kommune vil lage prioritert liste over tiltak for perioden 2022-2025 både på kommunal veg og fylkesveg. For fylkesveg vil kommunen være i dialog med Trøndelag fylkeskommune, som er vegeier. Listen nedenfor kan benyttes til å levere innspill.

Prioritet	Gatenavn/sted	Trafikksikkerhetsproblem/Merknad	Kartreferanse
Eksempel	FV 6450 (Fjellvær- Mastad)	Farlig bakke topp/kuvning på veg, hindrer sikt.	Koordinater (GPS) eller kart

VEDLEGG 2 • KOMMUNALE TILTAK I TRAFIKKSIKKERHETSPLANEN MED ANSVARLIG FOR GJENNOMFØRING

Tiltak i tjenestoområdene er kommunedirektøren sitt ansvar.

Hitra kommunes rolle som barnehageeier	Ansvar
	Kommunalsjef oppvekst

Hitra kommunes rolle som skoleeier	Ansvar
	Kommunalsjef oppvekst

Hitra kommunes rolle som ansvarlig for innbyggernes helse og trivsel	Ansvar
	Kommunalsjef helse -omsorg

Hitra kommunes rolle som vegeier (omfatter også fortau, gang- og sykkelveger)	Ansvar
	Kommunalsjef drift -eiendom

Hitra kommunes rolle som arbeidsgiver	Ansvar
	HR-sjef
)	Kommunalsjefer

VEDLEGG 3 • TRAFIKKSIKKER KOMMUNE

KRITERIER FOR TRAFIKKSIKKER KOMMUNE

Trafikksikker kommune er en godkjenningsordning som blant annet bygger på følgende kriterier:

- > Kommunen har forankret ansvaret for trafikksikkerhetsarbeidet hos ordfører og kommunedirektør. Delansvar kan ligge hos den enkelte etatsleder.
- > Kommunen har et utvalg med ansvar for trafikksikkerhet.
- > Kommunen har innarbeidet trafikksikkerhet i HMS/internkontrollsystemet som inneholder regler for reiser og transport i kommunens regi, og ved kjøp av transporttjenester
- > Kommunen har oppdatert oversikt over trafikkulykker i kommunen (personskadeulykker og ulykker med kun materielle skader).
- > Kommunen har en trafikksikkerhetsplan som er forankret i fylkets trafikksikkerhetsplan.
- > Kommunen har oppfylt kriteriene for den enkelte sektor (oppvekst, kultur, helse, drift, plan, HR).

VEDLEGG 4 • SKADESTATISTIK

SKADDE/DREPTE PÅ VEGNETTET I HITRA KOMMUNE 2011-2020

År	Drepte/hardt skadde	Lette skader
2011	0	11
2012	4	27
2013	4	7
2014	4	7
2015	0	15
2016	0	12
2017	0	14
2018	0	4
2019	0	7
2020	2	10
Sum	16	114

ULYKKER FORDELT PÅ MÅNED I HITRA KOMMUNE 2011-2020

Måned	Antall
januar	8
februar	2
mars	5
april	7
mai	15
juni	11
juli	5
august	13
september	6
oktober	9
november	8
desember	8
Sum	97

ULYKKESTYPER I HITRA KOMMUNE 2011-2020

Type	Antall
Andre uhell	1
Samme kjøretøretning	5
Møteulykker	16
Kryssende kjøretøretning	8
Fotgjengerulykker	4
Utforkjøring	63
Sum	97

SKADDE/DREPTE FORDELT PÅ ALDER I HITRA KOMMUNE 2011-2020

Alder	Antall
0-14 år	10
15-24 år	30
25-34 år	11
35-44 år	15
45-54 år	18
55-64 år	19
65-74 år	13
> 75 år	14
Sum	130

ULYKKER FORDELT PÅ VEGTYPER I HITRA KOMMUNE 2011-2020

Veg	Antall
Fylkesveg	86
Kommunal veg	5
Privat veg	3
Skogsbilveg	1
Ukjent	2
Sum	97

VEDLEGG 5 FORSLAG TIL PRIORITERINGER PÅ VEGNETT I HITRA KOMMUNE. BASERT PÅ INNSPILL TIL TEMAPLAN FOR TRAFIKKSIKKERHET OG PRIORITERT LISTE FOR GANG- OG SYKKELVEGER (FRA 2017).

Årsdøgntrafikk (ÅDT) – som er et gjennomsnitt for daglig trafikkmengde på et punkt eller en strekning - og andel tunge kjøretøy (%) er hentet fra Statens vegvesen (vegkart.no). ÅDT på vegene på Hitra er oppgitt å være basert på skjønn. Fysisk telling i Hitratunellen startet først oktober 2021. Registreringspunkt nord for Langvatnet på FV 714 (på strekningen Sandstad-Fillan) har kun vært tidvis aktivt. ÅDT brukes bl.a. som grunnlag for å kalkulere drift- og vedlikeholdsutgiftene på vegstrekninger.

TEMA: Mindre utbedringer – Farlige punkt på veg					
Merknad	Prioritet	Veg	Sted	ÅDT/Andel tunge kjøretøy i %	Tiltak
	1	FV714	Fv714-kryss		Tiltak for å forbedre den vertikale kurvaturen ved bakketopp i krysset Fv714 der vegen deles mot Fillan kirke for å forbedre sikt.
	1	FV 6424	Leirvika		Fjerning av bergknaus
	1	FV 6424	Børkleiva	100/ 15	Autovern (mangler siden 2012)
	1	FV 6424	Skjursvika		Utbedre vegbredde (smal veg)
	1	FV 6424	Bystingen		Utbedre farlig sving, fjerne berg
	2	FV 6442	Skreddarvika	140/ 9	Fjerning av bergknaus
	3	FV 6448	Ingeborgvika-Dalen	650/ 15	Fjerne uoversiktlige punkter
	4	FV 6440	Børøysundveien	160/ 9	Utbedre sving ved Skuta restaurant
Innspill til Tr.lag fylke	Uprioritert	FV 714	Rundkjøring FV 714 - Oldervikveien	2000/ 14	Trafikkøy for å unngå farlige situasjoner ut fra rundkjøring inn på Oldervikveien
Innspill til Drift	Uprioritert	Postveien	Fillan		Utbedring av smal veg, fra krysset Stadionveien til Fillan bhg.
Innspill til Drift	Uprioritert	Øvre Hemnskjelv.	Hemnskjela		Utbedring smal asfaltering
Innspill til aktuell	Uprioritert	FV 6440	Sætra	800/ 9	Omlagging avkjørsel til båthavna på Sætra

regulerings-
plan i området

TEMA: Busslommer

Merknad	Prioritet	Veg	Sted	ÅDT/Andel tunge kjøretøy i %	Tiltak
	1	FV 714	Olalia	2000/ 14	Mangler busslomme
	2	FV 6456	Sørvågen v/ Stina Eide	100/ 9	Mangler busslomme
	3	FV 714	Barman oppvekstsenter	2000/ 19	Utbedre liten, trang og farlig busslomme
	4	FV 6440	Sætra	800/ 9	Mangler busslomme/-skur, buss stilles på skrå i vegen
	5	FV 6456	Vikstrøm - Sørvågen	100/ 9	Flere barnefamilier langs strekningen. Mangler busslommer.

TEMA: Siktbedring bussholdeplass

Merknad	Prioritet	Veg	Sted	ÅDT/Andel tunge kjøretøy i %	Tiltak
	1	FV 714	Dalpro	2000/ 19	Siktrydding berg – fjerne berg eller farten ned. Fjerne berg/terreng sør for utkjørsel sør (ref. Vy Buss).
	1	FV 714	Barman oppv.	2000/ 19	Fjerne berg ved utkjørsel nord i busslomme på Barman oppvekstsenter.

TEMA: Tiltak for gående og syklende – Prioriteringer gang- og sykkelveg

Merknad	Prioritet	Veg	Sted	ÅDT/Andel tunge kjøretøy i %	Tiltak
	1	FV 714		1800-2400/ 20	Skilting – «Del veien», «Over fartsgrensen»
	Upprioritert	FV 64	Krysset Selvågen – Knarrlagsund oppv.	420/ 20	Gs-veg settes som kriterium ved ny bru, jf. reguleringsplan

TEMA: Tiltak for gående og syklende – Prioriteringer gang- og sykkelveg (forts.)

Merknad	Prioritet	Veg	Sted	ÅDT/Andel tunge kjøretøy i %	Tiltak
	1	FV 714	Leirvågen	2000/ 14	Redusert hastighet, fartsdumper og bedre belysning
	2	FV 6440	Hitra camping- Badstuvika	900/ 9	Gs-veg
	3	FV 6440	Strand oppv. – Åkervikdalen (Ålmodalen)	800/9	Gs-veg
	4	FV 714	Lervågen – Smevika - Olalia	2000/ 14	Gs-veg
	5	FV 714	Barman oppv.	2000/ 19	Opphøyd gangfelt
	6	FV 6440	Strand oppv. - Børøysundet	800/ 9	Gs-veg ferdigregulert
	7	FV 714 – FV 6440	Standstaddalen – Sandstad kirke	1800/ 20 - 900/ 9	Gs-veg
	8	FV 6440	Badstuvika – Sandstaddalen	900/ 9	Gs-veg
	9	FV 6454, FV 6456	«Brurunden (Dolmøy – Stråmyra, Vikstrøm- Dolmsundet)	500/ 10 400/ 9	Gs-veg «Brurunden» tilførselsveger til Dolmsundbrua (FV 714)
	Uprioritert	FV 714	Sandstad – Frøyatunellen	2000/ 19	Sykelsti langs hele «Lakseveien» over Hitra
	Uprioritert	FV 714 – FV6448	Fillan – Ulvan	2400/ 14 650/ 15 420/ 20	Sykelsti Fillan – Fjellværøya - Ulvøya

TEMA: Veglys – gatelys, lysforhold					
Merknad	Prioritet	Veg	Sted	ÅDT/Andel tunge kjøretøy i %	Tiltak
	1	Hitterveien 381	Hentesone Barman oppvekstsenter		Belysning i bringe-/hentesone for barnehagen.
	1	FV 714	Voldenkrysset	2000/ 19	Veglys mellom busslommene
	2	FV 714	Leirvågen	2000/ 14	Bedring av vegbelysning før/etter fotgjengerovergang
	3	FV 714	Sandstaddalen	1800/ 20	Veglys mellom busslommene
	4	FV 6426	Våganveien	160/ 20	Veglys i «Bannskapssvingen»
	6	Blåskogveien			Gatelys for gående
	7	FV7 14	Kystmuseet	2400/ 14	Bedre lyssetting ved fotgjengerovergang
	8	FV 6440	Strand oppvekst - Badstuvika	800/ 9	Gatelys Strand skole – Badstuvika med forlengelse Ålmodalen
	9	Vegene i Fillan	Fillan		Bedre belysning
	10	Rådhusveien	Fillan		Bedre belysning
	11	Veger Dolmøy	Dolmøy		Bedre belysning

TEMA: Hastighet – Innspill fartssoner					
Merknad	Prioritet	Veg	Sted	ÅDT/Andel tunge kjøretøy i %	Tiltak
	Upprioritert	FV 714	Kystmuseet – Baråsgrana (Ansneskrysset)	2400/ 14	Fartsgrensen mellom nordre rundkjøring i Fillan sentrum settes til 40 km/t på hele strekningen videre nordvestover og forbi Kystmuseet.
	Upprioritert	FV 6448	Knarrlagsund – Ulvan	420/ 20	Forleng 50-sone til å gjelde hele Ulvøyveien

TEMA: Hastighet – Innspill fartssoner

Merknad	Prioritet	Veg	Sted	ÅDT/Andel tunge kjøretøy i %	Tiltak
	Uprioritert	FV 6440	Børøysundveien	160/ 9	Redusere hastighet fra 50 til 30 km/t fra restaurant Skuta til nedkjøringa til Børøysund molo
	Uprioritert	FV 714 kryss FV 6442	Tranvikankrysset	2400/ 14	Redusere hastighet fra 80 til 60 km/t (påkjørsler bakfra)
	Uprioritert	FV 714	Sandstaddalen	1800/ 20	Forleng 60-sone til gammelvei ved Sandstad øvre kgd. (ved vegreferanse 5056 PV98208 K S1D1 m114)
	Uprioritert	FV 6442	Tranvikan	140/ 9	Utvide dagens 50-sone i Tranvikan.
	Uprioritert	FV 6440	Sandstad	900/ 9	Redusere hastighet i 50-sone
	Uprioritert	FV 6440	Hestvika	800/ 9	Redusere hastighet ved skole og boligfeltene i Hestvika
	Uprioritert	FV 6448	Knarrlagsund	420/ 20	Redusere hastighet ved skole og boligfeltene i Knarrlagsundet
	Uprioritert	FV 6456	Vikstrøm	100/ 9	Redusere hastighet ved veikryss

TEMA: Drift og vedlikehold

Merknad	Prioritet	Veg	Sted	ÅDT/Andel tunge kjøretøy i %	Tiltak
	1	FV 714	Fillan	2000/ 14	Bedre markering av overganger, både med skilting og maling
	1	Alle fylkesveger	Hitra		Godt lesbare skilt langs fylkesveger over Hitra
	1	Alle veger	Hitra		Skilte, markere fotgjengerfelt
	1	Bussholdeplasser	Hitra		Bedre strøing på bussholdeplasser, strøing før første buss ankommer holdeplassen
	Uprioritert	FV 6450	Mastad – Aksetveien	220/ 15	Manglende vedlikehold grusveg, særlig høst, vinter, vår. Behov for utbedring, asfaltering.
	Uprioritert	FV 6450	Mastad – Aksetveien	220/ 15	Kantsteiner har glidd ut
	Uprioritert	FV 6440	Børøysundveien	160/ 9	Grusveg i særlig dårlig forfatning, 50 år med problemer. Oppgradering, utbedring og asfaltering.

	Uprioritert	FV 6442	Tranvikan	140/ 9	Grusveg i dårlig forfatning. 9 km uten asfalt.
	Uprioritert	FV 6424	Kongensvoll	100/ 15	Manglende vedlikehold på grusveg.
TEMA: Drift og vedlikehold (forts.)					
Merknad	Prioritet	Veg	Sted	ÅDT/Andel tunge kjøretøy i %	Tiltak
	Uprioritert	FV 714	Stormyra etter Rønningsbakkan, før Jevika	100/ 14	Smal veg, farlige ujevnheter i asfaltdekket (mange trailere havner utfor eller skaper kø på vinterføre pga. bilberging). Farlige situasjoner oppstår hver vinter.
	Uprioritert	FV 713	Nessahausen ved Fløvatnet	200/ 9	Berghammer, løse masser i skjæring.

TEMA: Generelt					
Merknad	Prioritet	Veg	Sted	ÅDT/Andel tunge kjøretøy i %	Tiltak
	1				TSU-medlemmer kunngjøres på hjemmesidene Hitra kommune
	Uprioritert				Anbefalinger fra MA-Rusfri Trafikk: Alkolås i og kollisjonssikre kommunale kjøretøy
	Uprioritert				Trafikksikker kommune
	Uprioritert				Grendeveger tilrettelegges for alle brukere (gamle, rullestol, syklist, skolebarn)

Merknader til temaer i prioritert liste

Tema «Mindre utbedringer – farlige punkt på veg»

Trafikksikkerhetsutvalget har foretatt prioriteringer av flere innspill. Noen av innspillene er imidlertid uten prioritering og foreslås som egne innspill til fylkeskommunen (vegeier), til Eiendom og drift i Hitra kommune eller til aktuelle reguleringsplaner.

Tema «Gang og sykkelveg», «Busslommer» og «Siktbedring bussholdeplass»

Vedtak i kommunestyret (saksprotokoll i Kommunestyret 2019/2025 – 23.11.2017) danner grunnlag for forslag til prioritert liste for gang- og sykkelveg. Listen er oppdatert med nye vegnummer.

Tema «Veglys – gatelys, lysforhold»

Det er kommet flere søknader på veg-/gatelys til Hitra kommune utover innspill på dette tema til trafikksikkerhetsplanen. Trafikksikkerhetsutvalget har gjort en prioritering av innkomne forslag og foreslår at det settes opp en egen post i kommunens budsjett til dette tema som kan benyttes til bevilgning av egenandel.

Tema «Hastighet»

Behandles som egne saker i Utvalg for Plan, landbruk og miljø (UPLM) og er ikke gitt prioritering i møte i trafikksikkerhetsutvalget.

Tema «Drift og vedlikehold»

Innspill gjelder i all hovedsak fylkesveger og oversendes fra Trafikksikkerhetsutvalget i Hitra kommune uten forslag til prioriteringer.

Tema «Generelt»

Innspill gjelder øvrige forslag til trafikksikre tiltak. Trafikksikkerhetsutvalget oversender dette uten forslag til prioriteringer.