



SELBU KOMMUNE

Trafikksikkerhetsplan

2022-2026

Selbu kommune

Planforslag sist revidert: 19.04.2022

- Høringsversjon



Innhold

Sammendrag.....	3
1. Innledning.....	4
1.1 Historikk	4
1.2 Kommunens trafiksikkerhetsarbeid.....	4
1.3 Medvirkning i planarbeidet.....	4
1.4 Målet med ny trafiksikkerhetsplan	5
1.5 Folkehelse- og miljøperspektiv	5
1.6 Visjoner i kommuneplanens samfunnsdel	5
2. Nasjonale og regionale føringer og strategier for trafiksikkerhetsarbeidet	6
2.1 Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029	6
2.2 Barnas transportplan	6
2.3 Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2022-2025	6
2.4 Trøndelag fylkeskommune delstrategi for trafiksikkerhet 2019-2023	6
2.5 Trøndelag fylkeskommunes delstrategi for veg 2019-2030.....	6
3. Systematisk og forebyggende arbeid i Selbu.....	7
3.1 Refleksdag	7
3.2 Fokus på trafiksikkerhet i media	7
3.3 Trafiksikker kommune	7
3.4 Hertesoner	8
4. Fokusområder for trafiksikkerhet i Selbu.....	8
4.1 Fylkesveg 705.....	8
4.2 Mebonden.....	9
4.3 Skoleområder.....	10
4.3.1 Bell-området (inkl. Marienborgkrysset og trapp mellom Rødbergvegen og fv. 705)	10
4.3.2 Selbustrand skole	10
5. Mål og strategi for trafiksikkerhetsarbeidet i Selbu.....	11
5.1 Målsetting	11
5.2 Strategi	11
6. Ulykkesstatistikk.....	12
6.1 Ulykker i perioden 2010-2019	12
7. Kommunale tiltak for å nå målene i Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2018-2021...13	
7.1 Tiltak rettet mot risikoadferd i trafikken	13
7.1.1 Fart.....	13
7.1.2 Rus.....	13
7.1.3 Bilbeltebruk	14
7.2 Tiltak rettet mot befolkningsgrupper	14



7.2.1	Barn.....	14
7.2.2	Ungdom og unge førere.....	15
7.2.3	Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse	16
7.3	Tiltak rettet mot trafikanter/kjøretøygrupper	16
7.3.1	Gående og syklende	16
7.3.2	Motorsykel og moped	17
8.	Fysiske trafikksikkerhetstiltak i Selbu kommune.....	17
8.1	Fylkesveger i Selbu.....	18
8.2	Kommunale veger.....	20
8.3	Strakstiltak og vedlikehold	21
8.4	Større gjennomførte og planlagt gjennomførte tiltak (gjennomført av kommunen eller fylkeskommunen).....	21
9.	Økonomi	22
10.	Evalueringsrullering av planen	23

Sammendrag

Ny trafikksikkerhetsplan for Selbu kommune skal gjelde fra 2022-2026. I arbeidet med ny plan har det vært stort fokus på involvering og medvirkning. Kommunen har mottatt ca. 150 innspill fra innbyggerne som viser hvor det er behov for å bedre trafikksikkerheten i Selbu. Innspillene er sortert og satt i prioritert rekkefølge i kapittel 8. Kapittel 7 viser hvilke kommunale tiltak som skal gjennomføres for å bedre det forebyggende og holdningsskapende arbeidet i Selbu.

Et av hovedmålene med ny trafikksikkerhetsplan er at Selbu ønsker å få kvalitetsstempelen «trafikksikker kommune» av Trygg trafikk.

Planen viser til nasjonale og regionale strategier og føringer for trafikksikkerhetsarbeidet. Den inneholder også oppdatert statistikk, sammensetningen i arbeidsgruppa for trafikksikkerhet og deres arbeidsoppgaver, samt fokusområder for trafikksikkerhet i Selbu.

For å kunne realisere trafikksikkerhetstiltakene i planen er den finansielle delen helt sentral. Tiltak som er kostnadskreven for Selbu kommune skal innarbeides i budsjett og økonomiplan, eventuelt politisk behandles i egen sak før gjennomføring.

Vi takker Trygg trafikk og Trøndelag fylkeskommune for godt samarbeid og god veiledning i planprosessen.

1. Innledning

1.1 Historikk

Denne planen er nr. 2 i rekken av trafikksikkerhetsplaner for Selbu kommune. Forrige trafikksikkerhetsplan var gjeldende fra 2011-2015, noe som indikerer at det er på høy tid med en revidert plan. Planen har hatt som hovedfunksjon å være et styringsverktøy for et målrettet trafikksikkerhetsarbeid i kommunen. Den største utfordringen har vært finansiering av fysiske tiltak.

Under utarbeidelsen av trafikksikkerhetsplanen har det blitt lagt vekt på hvordan Selbu kommune kan jobbe mer med forebyggende arbeid og hvor i kommunen det er behov for nye fysiske tiltak for å bedre trafikksikkerheten. Det har også vært lagt vekt på overordnede planverk for å sikre en rød tråd i arbeidet fra nasjonalt/regionalt til lokalt nivå.

1.2 Kommunens trafikksikkerhetsarbeid

Trafikksikkerhetsutvalget i Selbu er Hovedutvalg for samfunnsutvikling. Arbeidsgruppen for trafikksikkerhet gir faglige råd til utvalget. Arbeidsgruppa består av representanter fra oppvekstsektor, teknisk sektor, politiet, kommunens kollektivtransportordning og politisk representant.

Trafikksikkerhetsarbeidet i Selbu berører alle sektorer i kommunen. Ansvar for ny trafikksikkerhetsplan er tillagt avdeling Plan, areal og teknikk. Vedtatt kommunal planstrategi for kommunestyreperioden 2019-2023 sikrer at arbeidet med ny trafikksikkerhetsplan skal påstartes i løpet av 2021.

Trafikksikkerhet i Selbu



Figur 1 Illustrasjon i annonse

Planprosessen er ledet av kommunens vegansvarlig og areal- og kommuneplanlegger. Arbeidsgruppa for trafikksikkerhet har vært godt involvert i prosessen og i vurderingene som er gjort. Hovedutvalg samfunnsutvikling (Trafikksikkerhetsutvalget), Hovedutvalg for helse, oppvekst og kultur, samt Det faste utvalg for plansaker har vært involvert i prosessen. Planen skal endelig vedtas i Kommunestyret.

1.3 Medvirkning i planarbeidet

Våren 2021 inviterte kommunen til informasjonsmøte med Trygg trafikk og Trøndelag fylkeskommune. Til møtet ble sektorsjefer i administrasjonen, skole- og barnehageledere, utvalgsledere, frivilligsentralen, folkehelsegruppa, Selbu Vekst, NHF Selbu, lokal trafikkskole, Ordfører og Statens vegvesen invitert, i tillegg til arbeidsgruppa for trafikksikkerhet. I møtet presenterte Trygg trafikk og Trøndelag fylkeskommune ulykkesstatistikk fra de siste årene og forebyggende tiltak for bedret trafikksikkerhet.

I tråd med planprogram som ble vedtatt sendt på høring i juni 2021 ble det åpnet for å sende inn innspill om fysiske tiltak som vil bedre trafikksikkerheten i kommunen. Dette ble annonsert på kommunens hjemmeside, sosiale media og i Selbyggen. Innspillene ble sendt inn via et enkelt

spørreskjema, der innsender kunne være anonym. Det ble sendt ut egen invitasjon til skolesektoren med høringsperiode etter skoleferien for å sikre at elever, lærere, elevråd og FAU hadde muligheten til å sende inn innspill. I løpet av høringsperiodene mottok kommunen ca. 150 innspill. Dette viser et tydelig engasjement blant innbyggerne når det gjelder trafikksikkerheten i Selbu. Innspillene har blitt sortert og vurdert av arbeidsgruppa for trafikksikkerhet. Utfallet er lister over prioriterte fysiske tiltak som er vedlagt planen (se kap. 7).

For å sikre at alle kommunale sektorer er involvert i forebyggende og holdningsskapende trafikksikkerhetsarbeid har kommunedirektørens ledergruppe blitt utfordret til å uttale seg om hvordan de jobber med dette. Innspillene fra sektorledere kommer fram av kapittelet «mål og strategier for trafikksikkerhetsarbeidet i Selbu» og «kommunale tiltak».

1.4 Målet med ny trafikksikkerhetsplan

Det positive ved å utarbeide ny plan vil være ny og oppdatert statistikk knyttet til trafikkulykker i kommunen, og derigjennom få oversikt over de mest utsatte ulykkespunktene. Videre vil en oppdatert plan innebære oversikt over trafikksikkerhetstiltak som skal prioriteres i kommunen. Planen skal også inneholde visjoner og mål som de ulike sektorene skal jobbe med for å forbedre trafikksikkerheten. En revidert trafikksikkerhetsplan vil gjøre det mulig for Selbu å søke om å få kvalitetsstempelet «trafikksikker kommune».

1.5 Folkehelse- og miljøperspektiv

God trafikksikkerhet forbedrer innbyggernes folkehelse. Det er viktig at kommunen integrerer det ulykkesforebyggende arbeidet generelt, og trafikksikkerhetsarbeidet spesielt i sitt folkehelsearbeid. Kommunen ønsker å legge til rette for at myke trafikanter skal ferdes trygt i kommunen uavhengig av funksjonsnivå. For at enda flere innbyggere skal gå eller sykle er det viktig at de føler seg trygge når de ferdes i trafikken. Dersom flere velger å gå eller sykle i stedet for å kjøre bil vil dette også ha positiv effekt på miljøet.

For at flere innbyggere skal velge kollektivtransport i forbindelse med pendling og lignende er det viktig at det legges godt til rette for dette. Ved slike kollektivtknutepunkt må det tilrettelegges for sikker av- og påstigning og muligheter for parkering i nærheten.

- Kommunen skal jobbe for å få tilrettelagt kollektivknutepunkt i Mebonden, Innbygda og Tømra.

1.6 Visjoner i kommuneplanens samfunnsdel

Kommuneplanens samfunnsdel fra 2018 inneholder mål og visjoner kommunen har satt seg fram mot 2030, i denne listen står det blant annet at Selbu skal:

- Arbeide for trygge veger for våre myke og harde trafikanter.
- Arbeide for å ruste opp og vedlikeholde fylkesvegnettet.
- Fortsette å bygge ut gang- og sykkelveg- og stinettet.
- Vedlikeholde den kommunale vegstandarden.
- Ha en helhetlig tenkning i hele livsløpet, inkludert universell utforming og et aldersvennlig samfunn.



2. Nasjonale og regionale føringer og strategier for trafiksikkerhetsarbeidet

2.1 Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029

Nasjonal transportplan (NTP) legger vekt på å utvikle et godt transportsystem som gir friheter og muligheter for alle, øker livskvaliteten, bidrar til verdiskaping, beskytter og redder liv, og bidrar til bedre helse, miljø og klima. Regjeringen viderefører nullvisjonen og legger opp til et nytt ambisiøst etappemål om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, i Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029.

2.2 Barnas transportplan

Nasjonal transportplan 2018-2029 inneholder for første gang et eget kapittel om Barnas transportplan. Regjeringen vil:

- Legge til rette for at åtte av ti barn og unge skal velge å gå eller sykle til skolen.
- Styrke trafiksikkerheten for barn og unge.
- Legge vekt på barn og unges behov i planleggingen og utviklingen av transportsystemet.
- At det skal legges vekt på hensynet til barn og unge i lokal og regional planlegging.
- Styrke kompetansen om trafiksikkerhet i barnehage og skole.

2.3 Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2022-2025

Planen er utarbeidet av Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og åtte storbykommuner.

Formålet med tiltaksplanen er å utarbeide et bredt spekter av omforente og faglig forankrede tiltak, i tillegg til å styrke samarbeidet mellom de sentrale trafiksikkerhetsaktørene. Tiltakene i tiltaksplanen skal bidra til at vi har stø kurs mot ambisjonen i NTP om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, hvorav maksimalt 50 drepte. Dette innebærer at samlet antall drepte og hardt skadde må mer enn halveres fra 2020 til 2030, mens det for antall drepte innebærer en reduksjon med 46 prosent.

2.4 Trøndelag fylkeskommune delstrategi for trafiksikkerhet 2019-2023

Fylkeskommunen skal være en synlig og aktiv aktør innenfor trafiksikkerhetsarbeidet i fylket. Strategien tar utgangspunkt i den rollen og det arbeidet fylkeskommunen som organisasjon kan bidra med for å få dette til. Strategien peker på tre hovedinnretninger som vil underbygge og forsterke øvrige tiltak som er omtalt i strategien, de tre hovedinnretningene i strategien er:

- Fylkeskommunen skal i hele egen organisasjon løfte, tydeliggjøre og sette klare krav til eget trafiksikkerhetsarbeid – dette gjennom tiltaket trafiksikker fylkeskommune.
- De videregående skolene skal være en prioritert og aktiv arena for fylkeskommunens eget trafiksikkerhetsarbeid.
- Fylkeskommunens arbeid med trafiksikkerhet skal være basert på kunnskap og kompetanse. Fylkeskommunen skal være en god koordinator og arenabygger for så vel interne prosesser rundt trafiksikkerhet som overfor eksterne aktører. Deling og koordinering av kunnskap er nøkkelford.

2.5 Trøndelag fylkeskommunes delstrategi for veg 2019-2030

Delstrategien er et kunnskapsgrunnlag som viser prinsipper og strategier som ligger til grunn for

forvaltning av fylkesvegene, prioriteringer av investeringsmidler og valg av standard og omfang på vedlikehold og driftsoppgaver. Delstrategien for fylkesveg gir et bilde av status på fylkesvegnettet, og synliggjør dagens og framtidige utfordringer i Trøndelag.

3. Systematisk og forebyggende arbeid i Selbu

Selbu kommune generelt, og arbeidsgruppa for trafikksikkerhet spesielt, jobber med forebyggende arbeid på flere områder i den kommunale sektoren.

3.1 Refleksdag

I 2021 arrangerte arbeidsgruppa for trafikksikkerhet, i samarbeid med Trygg trafikk og politiet, refleksdag på skoleområdene i kommunen. Trygg trafikk arrangerer refleksdag og «refleksjakten» hvert år, og stiller med reflekser til utdeling på skolene. I tillegg til utdeling av reflekser da elevene kom til skolen var Trygg trafikk og representanter fra arbeidsgruppa inn i flere klasser for å snakke om trafikksikkerhet og refleksbruk. Dette ble også gjort på Peder Morseth folkehøgskole (PMF). I ettertid ser kommunen at også Selbu videregående burde fått likt besøk som PMF. Erfaringene arbeidsgruppa har gjort av disse dagene i 2021 gjør at dette bør gjennomføres hvert år.



Figur 2 Bilder fra refleksdag på Selbustrand barneskole



3.2 Fokus på trafikksikkerhet i media

I forbindelse med refleksdagen har kommunen hatt økt fokus på trafikksikkerhet og refleksbruk i sosiale media. Dette er en enkel måte å nå ut til innbyggerne på. Lokalavisa Selbyggen var også til stede på skoleområdene da refleksdagene ble gjennomført.

3.3 Trafikksikker kommune

Et av målene ved å lage ny trafikksikkerhetsplan er at Selbu skal få kvalitetsstempelen «trafikksikker kommune». Trafikksikker kommune bygger på en godkjenningsordning av Trygg Trafikk, i samarbeid med fylkeskommunen. Å bli godkjent betyr ikke at det ikke skjer trafikkulykker, men godkjenningen er et kvalitetsstempel for godt, målbevisst og helhetlig arbeid med trafikksikkerhet i kommunen. For å lykkes må kommunens etater involveres i arbeidet og den enkelte etatsleder ta sitt delansvar. Arbeidet må forankres i den politiske og administrative ledelsen. Trygg



Trafikk har utarbeidet kriterier for en trafikksikker kommune. Å ha en trafikksikkerhetsplan er et av disse kriteriene.

3.4 Hjertesoner

En hjertesone er en sone rundt skoleområdet som skal føre til økt trafikksikkerhet for elevene. Ved innføring av hjertesoner gjennomføres en kartlegging av de farligste punktene rundt skolen, og en vurdering av hvor man bør tilrettelegge for «droppsone» (av- og påstigning av elever som kjøres til skolen). Målet med en hjertesone er at denne sonen skal være bilfri og trygg for myke trafikanter.



- Skolene i Selbu skal ha som mål om å bli hjertesoneskoler.

4. Fokusområder for trafikksikkerhet i Selbu

Det er mange områder i Selbu der det er behov for tiltak som bedrer trafikksikkerheten. I dette kapitlet er noen av de viktigste områdene trukket fram. Bakgrunnen for valg av områder er mengden mennesker som ferdes der, nærheten til skoleområdene og sårbarheten for de myke trafikantene. Fokusområdene er også de områdene med de største trafikale utfordringene i Selbu. Det er også andre områder i kommunen der det er behov for tiltak, i tillegg til de omtalte fokusområdene. Dette kommer fram av lista over fysiske tiltak i kapittel 8.

4.1 Fylkesveg 705

Hovedvegen i kommunen er fv. 705, som krysser Selbu i nord-sør-retning i 44 km. Vegen har funksjonsklasse B, med årsdøgntrafikk (ÅDT) mellom 3100 og 800 (tall fra vegkart.no, 2020). ÅDT er et gjennomsnittstall for daglig trafikkmengde. Størst trafikkmengde er det nordover fra Mebonden mot Stjørdal. Sørøver fra Rollset mot Tydal er ÅDT under 1000. Det er målt økende trafikkmengde på fylkesvegen de siste årene, og trenden vil mest sannsynlig fortsette. De største trafikale utfordringene på vegen er over Selbuskogen, mellom Innbygda og Mebonden, og ved Nekkåbjørga.

I kommuneplanens samfunnsdel er et av kommunens visjoner å satse på boligbygging i aksen Mebonden-Tømra. Dette vil medføre økt ferdsel langs fv. 705, og øke behovet for trafikksikkerhetstiltak.

I innspillene til trafikksikkerhetsplanen er det innsendt mange forslag til tiltak langs fv. 705. Særlig stort ønske er det å realisere gang- og sykkelveg på strekningen Tømra-Mebonden. Førsteprioritet er gang- og sykkelveg mellom Innbygda/Borsetmoen og Mebonden/Skarodden. Sistnevnte tiltak er spilt inn 21 ganger. Dette har også vært et ønske i tidligere trafikksikkerhetsplan i kommunen.

Strekningen Borsetmoen-Skarodden er svingete og uoversiktlig. Innbygda og Mebonden er de tettstedene i kommunen der det er størst bosetting. Dette medfører at det er mye trafikk på denne strekningen, bestående av både myke trafikanter og øvrig trafikk. Ved realisering av gang- og sykkelveg på denne strekningen vil flere kunne ferdes trygt til fots eller med sykkel mellom de to

tettstedene.

- Kommunen skal jobbe aktivt i planperioden for at Trøndelag fylkeskommune skal realisere gang- og sykkelveg mellom Borsetmoen og Skarodden.



Figur 3 Flyfoto som viser deler av strekningen Borsetmoen-Skarodden på fv. 705.

Det er også flere innspill om redusert fartsgrense på deler av vegen, samt ønske om lengre strekning med gatelys og utbedring av siktsoner i uoversiktlige svinger.

4.2 Mebonden

Mebonden er kommunesenteret i Selbu, og har per. 1. Januar 2021 ca. 1000 innbyggere. Mange av disse er eldre og mennesker med nedsatt funksjonsevne som har ekstra behov for universell utforming og god tilgjengelighet. I innspillene til trafiksikkerhetsplanen er det innsendt mange forslag til tiltak i Mebonden. Det er stort fokus på skoleområdet ved Bell – dette blir omtalt i delkapittel under.

Fv. 705 er hovedveg gjennom sentrum med ÅDT ca. 3000. De fleste vegene i Mebonden er kommunale veger. Det er mangelfullt med fortau på kommunale veger i sentrum (som Gjelbakken, Mebondvegen, Kvellovegen og Nestansringen). Det er også ønske om fartsreduserende tiltak på flere av disse vegene.

Vikvarvvegen (Fv. 6722) er fylkeskommunal veg. ÅDT på denne vegen er mellom 1000 og 2000. Det er mange myke trafikanter som ferdes langs vegen i forbindelse med fritidsaktiviteter på Sentralbanen, Årsøya,



Figur 4 Vinterbilde av Mebonden, foto: Bernt Kulseth

Vikaengene og Selbustien. Gang- og sykkelveg langs Vikvarvvegen vil være et godt tiltak for å bedre trafiksikkerheten i området. Det er flere innspill som foreslår dette tiltaket, inkl. et innspill med underskrift fra 50 beboere i området. Sistnevnte innspill gjelder også fartsreduserende tiltak på

vegen.

4.3 Skoleområder

I Selbu er det to skoleområder: Bell-området og Selbustrand skole.

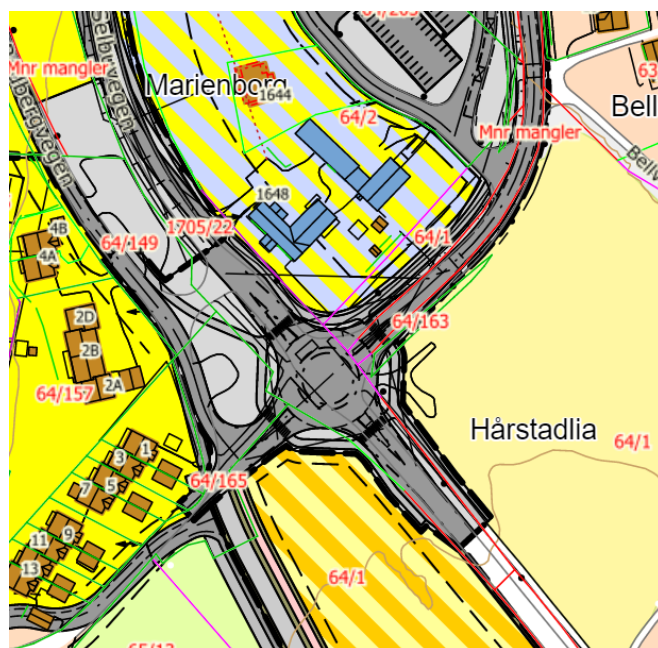
4.3.1 Bell-området (inkl. Marienborgkrysset og trapp mellom Rødbergvegen og fv. 705)

Bell-området er et skoleområde som ligger mellom fv. 705 og Bellvegen i Mebonden. Skoleområdet inneholder barneskole, ungdomsskole og videregående skole.

Det er gjort flere tiltak for å løse trafikksituasjonen i området. Det er blant annet laget egen «droppsoner» for elever som blir kjørt til skolen, samt fokus på hvor ansatte og elever skal parkere. Bellvegen er pr. november 2021 stengt for gjennomkjøring på dagtid for MC og traktor for å redusere denne type ferdsel forbi skoleområdet i skoletida. Det er fortsatt flere tiltak som bør realiseres for å bedre trafikksikkerheten for elevene i og i nærheten av skoleområdet.

Mange skoleelever bruker trappa mellom Rødbergvegen og fv. 705 som snarveg til skoleområdet. Trappa møter gangfelt over fv. 705. Trøndelag fylkeskommune skal forbedre belysningen ved gangfeltet og lage opphøyd gangfelt i løpet av 2022. Dette vil bedre trafikksikkerheten i området.

Mange av innspillene til trafikksikkerhetsplanen dreier seg om Marienborgkrysset, som er krysset fv. 705/Bellvegen. Det er mange elever som krysser vegen her. Det er flere ønsker om trafikklysregulering ved gangfeltet og fartsreduserende tiltak, eventuelt kulvert under fv. 705. Det er regulert rundkjøring i krysset fv. 705, Sjøvollvegen og Bellvegen. Dette kan være en god løsning på de trafikale utfordringene i området. I tillegg vil dette tydeliggjøre at man kommer til et sentrumsområde, som indikerer at man må senke farten.



Figur 5 Marienborgkrysset med reguleringsplan og regulert rundkjøring

4.3.2 Selbustrand skole

Selbustrand barneskole ligger på nordsiden av Strandvegen, fv. 6712. Mange av elevene tar skolebuss til skolen, og går av på holdeplass langs Strandvegen. Strandvegen har fartsgrense på 60 km/t. Det er fareskilt «142 - barn» før og etter skoleområdet. Peder Morseth Folkehøgskole ligger ved barneskolen. Begge skolene i området benytter seg av fasiliteter og uteområder ved Selbusjøen på sørsiden av Strandvegen.

Mange av innspillene for dette området (inkludert FAU ved Selbustrand skole) dreier seg om fartsreduserende tiltak på Strandvegen, og ønske om lavere fartsgrense og skilting om skoleområde. Det er også flere innspill om gang- og sykkelveg langs Strandvegen, mellom Tømra og Fuglem.

Ved realisering av flere av disse innspillene vil området bli mer trafiksikkert for skoleelevene.

I løpet av vinteren 2022 har Trøndelag fylkeskommune vedtatt å redusere fartsgrensen forbi skoleområdet og etablere fartshumper ved gangfeltet over fv. 6712/Strandvegen.

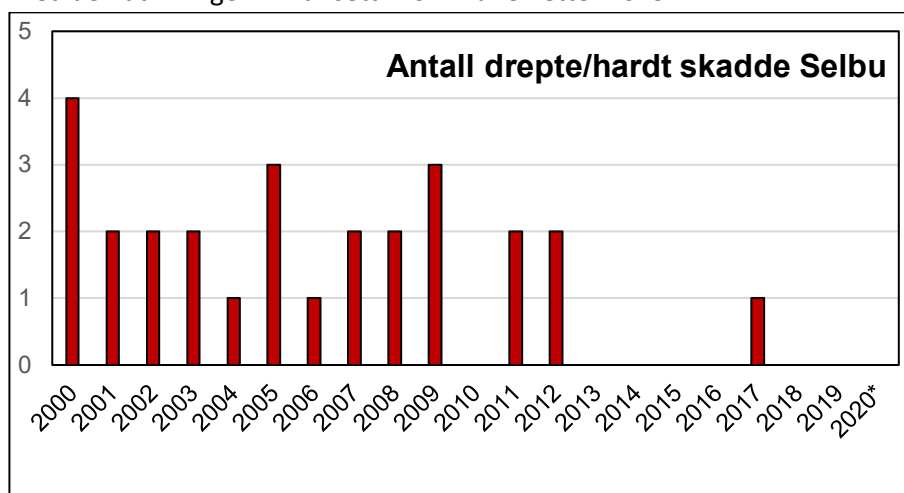


Figur 6 Bilde fra google maps streetview mot vest og avkjørsel til skoleområdet

5. Mål og strategi for trafiksikkerhetsarbeidet i Selbu

5.1 Målsetting

I perioden 2022-2026 er målet at det skal være 0 drepte og hardt skadde i trafikken i Selbu. Dette innebærer en reduksjon på 2 drepte og skadde i forhold til perioden 2015-2018 (se tabell under), og er i samsvar med den utviklingen vi har sett i kommunen etter 2015.



Figur 7 Tabelloversikt hardt skadde og drepte i Selbu. *foreløpige tall

5.2 Strategi

I Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg er det satt opp en rekke tilstandsmål formulert som måltall. For å nå disse målene må det iverksettes tiltak.

Kommunen skal arbeide aktivt for å bidra til at vi oppnår disse tilstandsmålene. Dette gjelder først og

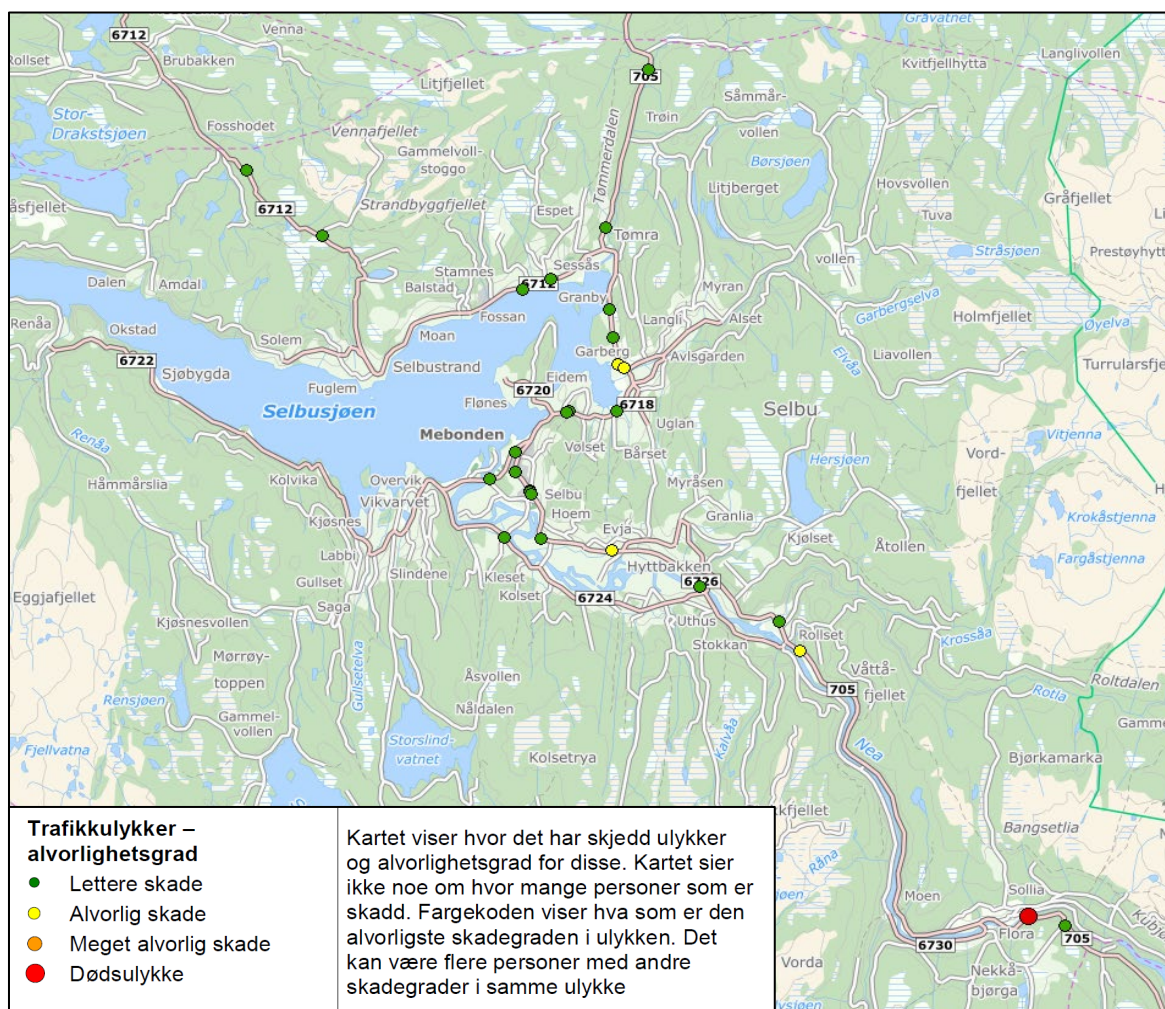
fremst på følgende områder:

- Kommunen blir godkjent som trafikksikker kommune.
- Økt andel bruk av bilbelte, refleks, bakovervendt barnesikring og sykkelhjelm.
- Arbeide målrettet for at flere går og sykler til skolen.
- Alle skoler er godkjent som trafikksikre skoler.
- Alle barnehager er godkjent som trafikksikre barnehager.
- Øke antallet km med gang- og sykkelveg for å bedre trafikksikkerheten for myke trafikanter uavhengig av funksjonsnivå.
- For å nå målene skal kommunen følge de kommunale tiltakene listet i kapittel 7 og 8.

6. Ulykkesstatistikk

6.1 Ulykker i perioden 2010-2019

Kart fra ulykkesregisteret viser hvor i kommunen det vært trafikkulykker av ulik alvorlighetsgrad i årene 2010-2019.





7. Kommunale tiltak for å nå målene i Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2018-2021

I den Nasjonale tiltaksplanen (2018-2021) er det satt mål for tilstandsutvikling innenfor områder der tilstandsendringer er av vesentlig betydning for utviklingen i antall drepte og hardt skadde.

I dette kapitlet gjengir vi de nasjonale tilstandsmålene og de innsatsområdene kommunen finner det mest relevant å arbeide med. Måltallene fra den nasjonale tiltaksplanen tar utgangspunkt i 2021 og 2022 i flere tilfeller. Selbus trafiksikkerhetsplan vil være gyldig fra 2022. Det er ikke kommet nye nasjonale måltall, derfor vil Selbu bruke tallene i Nasjonal tiltaksplan 2018-2021 som indikasjon på hva det er viktig å fokusere på videre i arbeidet med trafiksikkerheten. Under hvert av områdene har vi konkretisert våre kommunale tiltak som skal bidra til å nå de nasjonale målene.

7.1 Tiltak rettet mot risikoadferd i trafikken

7.1.1 Fart

Det er nær sammenheng mellom fartsutviklingen og utviklingen i antall drepte og hardt skadde. Et høyt ambisjonsnivå for reduksjon i antall drepte og hardt skadde blir derfor lite troverdig dersom vi ikke er villige til å iverksette tiltak som gir en markant økning i overholdelsen av fartsgrensene. Tiltakene beskrevet i dette kapitlet vil bidra til dette.

Nasjonalt mål i tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2022-2025:

Innen 2026 skal 72 prosent av kjøretøyene overholde fartsgrensen

7.1.1.1 Kommunale tiltak for å nå målet:

- Kommunen som arbeidsgiver skal påvirke sine ansatte i tjeneste til å opptre med minst mulig risiko i trafikken.
- Kommunen skal ha utarbeidet retningslinjer for tjenestereiser og forankret denne i alle sektorer.
- Trafiksikkerhet skal være årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU).
- Kommunen, som kjøper av ulike tjenester, stiller krav til samarbeidspartnere om trafiksikker adferd (transporttjenester og veg- og vedlikeholdstjenester). Disse innarbeides i anbudsdokumentene.
- Kommunens ansatte gjennomfører e-læringskurs i Trafiksikkerhet og HMS (utviklet på KS-læring plattform av Trygg Trafikk).

7.1.2 Rus

Ruspåvirket kjøring omfatter kjøring under påvirkning av alkohol, narkotika og trafikkfarlige legemidler.

Nasjonalt mål i tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2022-2025:

Innen 2026 skal maksimalt:



- **0,1 prosent av trafikkarbeidet utføres under påvirkning av alkohol over 0,2 promille.**
- **0,4 prosent av trafikkarbeidet utføres under påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen.**

7.1.2.1 Kommunale tiltak for å nå målet:

- Kommunen skal arbeide aktivt for å forhindre at ansatte er påvirket av legale eller illegale rusmidler i tjenesten.
- Ved kjøp eller leasing av nye biler bør alkohol vurderes som en del av anbudsgrunnlaget.

7.1.3 Bilbeltebruk

Undersøkelser viser at feil bruk av bilbelte kan være en medvirkende årsak til økt skadeomfang i ulykker. Det er fortsatt behov for økt kunnskap om feilsikring. Bilbelte er et viktig trafikksikkerhetstiltak og skyssberettigede elever har rett til sitteplass med belte, jf. forskrift om sikring av skyssberettigede skoleelever i buss.

Nasjonalt mål i tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025:

Innen 2026 skal:

- **98,5 prosent av alle førere og forsetepassasjerer i lette biler bruke bilbelte.**
- **95 prosent av alle førere av tunge kjøretøy bruke bilbelte.**
- **75 prosent av alle barn i alderen 1-3 år være sikret bakovervendt når de sitter i bil.**
- **85 prosent av alle barn i alderen 1-8 år være riktig sikret i bil.**

7.1.3.1 Kommunale tiltak for å nå målet:

- Kommunen skal alltid velge busser med 3-punktsbelte ved leie av busser til transport i regi av kommunen.
- Kommunen har, i retningslinjene for tjenestereiser, en forventning om at alle kommunalt ansatte bruker bilbelte ved transport i tjeneste. Dette gjelder bil, tunge kjøretøy og buss.
- Helsestasjonenes virksomhet skal ha økt fokus på temaet barn i bil og da spesielt at barna bør sitte sikret bakovervendt i bil til de er 3 år.
- Kommunen gjennom de kommunale barnehagene gjennomfører tiltak for å øke fokus på sikring av barn i bil (materiell/kampanje gjennom Trygg Trafikk).

7.2 Tiltak rettet mot befolkningsgrupper

Ulykkesstatistikken viser at risikoen for å bli drept eller hardt skadd i trafikken er ulik for ulike aldersgrupper.

7.2.1 Barn

Barn er små av vekst og har begrenset synsfelt. Syn, hørsel og motorikk er ikke ferdig utviklet. Ved en kollisjon er kroppens tåleevne mindre hos barn enn hos voksne. Barn er impulsive og lar seg lett rive med av andre ting som skjer rundt dem. De klarer ikke å forutse farlige situasjoner og forstår ikke alltid konsekvenser av handlinger. Utviklingen fra å bli passet på av voksne til å bli selvstendige trafikanter

tar mange år.

Nasjonalt mål i tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025:

I planperioden 2022-2025 skal det være minst to år uten omkomne barn i trafikken i alderen 0-14 år. I samme periode skal det i gjennomsnitt ikke være mer enn 15 drepte og hardt skadde barn per år.

7.2.1.1 Kommunale tiltak for å nå målet:

- Kommunen skal gjennomføre vurdering av særlig farlig skoleveg.
- Kommunen skal gjennomføre barnetråkkregistreringer.
- Kommunen skal arbeide for trafikksikre soner rundt skolene (Hjertesone).
- Kommunen skal begrense muligheten for å kjøre inn på skoleområder og i tilknytning til skoler.
- Kommunen skal legge til rette for at flere kan sykle eller gå til skolen.
- De kommunale barnehagene skal være godkjent som Trafikksikker barnehage.
- Skolene skal være godkjent som Trafikksikker skole.
- Barnehager og skoler skal i samarbeid med foresatte ha fokus på trafikksikkerhetsarbeid og forebygging av ulykker (Tiltak i trafikksikker barnehage og skole).
- Skolene skal sørge for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i Kunnskapsløftet.
- Kommunen skal sørge for at ansatte i barnehager og skoler har tilstrekkelig kompetanse for å gjennomføre god trafikkopplæring i tråd med gjeldende rammeverk.
- Kommunen skal stimulere lag og foreninger til at alle barn til og fra fritidsaktiviteter sikres best mulig og at voksne som transportører kjører med lavest mulig risiko.
- Kommunen skal stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet.

7.2.2 Ungdom og unge førere

Den høye ulykkesrisikoen for unge trafikanter skyldes blant annet biologiske forutsetninger i hjernen. Evnen til å ta riktige beslutninger og overstyre emosjonell påvirkning er under utvikling hele livet, men spesielt fram til midten av 20-årene. Dette påvirker ungdommenes evne til å oppfatte og tolke risiko i komplekse situasjoner. Ungdom debuterer i nye trafikantroller, og forutsetningen for å møte nye utfordringer preges av manglende erfaring.

Nasjonalt mål i tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025:

I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for å bli drept eller hardt skadd for bilførere i alderen 18-19 år være 25 prosent lavere enn gjennomsnittet for årene 2018 og 2019.

7.2.2.1 Kommunale tiltak for å nå målet:

- Kommunen skal vurdere å innføre trafikk som valgfag på ungdomstrinnet, inkludert mopedopplæring.
- Kommunen skal vurdere om trafikalt grunnkurs blir en eventuell del av valgfag trafikk.



- Kommunen skal stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet.

7.2.3 Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse

Aldring reduserer enkelte ferdigheter som er nødvendige i trafikken. Dette gjelder særlig konsentrasjon, observasjon og behandling av informasjon. I tillegg tåler eldre de fysiske påkjenningene ved ulykker dårligere enn yngre, og ulykker der eldre er involvert får derfor ofte alvorlig utfall. Videre er det en nasjonal satsing at eldre skal leve et aktivt liv på tross av alder og funksjonsnedsettelse gjennom Stortingsmelding 15 2017/2018 - Leve hele livet. På bakgrunn av dette er det viktig å etablere tiltak som ivaretar universell utforming og som gjør det trygt for disse gruppene å ferdes i sitt nærmiljø.

Nasjonalt mål i tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2022-2025:

I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko være:

- **25 prosent lavere for bilførere i aldersgruppen 75 år + å bli drept eller hardt skadd** enn i perioden 2018 og 2019 (per kjørte km).
- **25 prosent lavere for fotgjengere i aldersgruppen 75 år + å bli drept eller hardt skadd** enn i perioden 2018 og 2019 (per km gått).

7.2.3.1 Kommunale tiltak for å nå målet:

- Kommunen skal gjennomføre eldretråkkregistreringer.
- Kommunen skal legge til grunn universell utforming ved fysisk utforming av veger og gangfelt (og forlengelse av gangfelt) for å ivareta eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse.
- Kommunen skal stimulere pensjonistforeningene til å integrere tema trafiksikkerhet i sin virksomhet.
- Kommunen skal legge Leve hele livet-reformen og aldersvennlig samfunn til grunn i all planlegging. Benytte håndbok for aldersvennlig stedsutvikling (Norsk arkitekters landsforbund og Helsedirektoratet).
- Kommunen skal sikre at eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse hensyntas i all planlegging, herunder trafiksikkerhet og tilgjengelighet.

7.3 Tiltak rettet mot trafikantgrupper/kjøretøygrupper

Det er ulike utfordringer knyttet til de ulike trafikantgruppene. Ved valg av innsatsnivå knyttet til den enkelte trafikantgruppe er det relevant både å se på trafikantgruppens andel av alvorlige trafikkulykker, utvikling over tid og sammenlikning av risiko.

7.3.1 Gående og syklende

I perioden 2010-2019 ble det registrert 5 ulykker med fotgjenger/akende i Selbu, hvorav 1 var alvorlig.

Nasjonalt mål i tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2022-2025:



I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for:

- Fotgjengere å bli drept eller hardt skadd være **25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019** (per gatte km).
- Syklister å bli drept eller hardt skadd være **25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019** (mer syklete km).
- Innen 2026 skal **75 prosent av syklistene bruke sykkelhjelmer**.
- Innen 2026 skal **53 prosent av fotgjengerne bruke refleks på belyst veg i mørke**.

7.3.1.1 Kommunale tiltak for å nå målet:

- Helsestasjonen, barnehagene og skolene skal årlig fokusere på betydningen av at syklister og fotgjengere bruker personlig verneutstyr i trafikken (sykkelhjelmer og refleks).
- Arbeidsgruppa for trafiksikkerhet skal arrangere refleksdager i løpet av høstmånedene for å sette fokus på refleksbruk. I samarbeid med Trygg trafikk.
- Arbeidsgruppa for trafiksikkerhet skal bidra til økt refleksbruk blant eldre trafikanter og trafikanter med nedsatt funksjonsevne.

7.3.2 Motorsykkel og moped

Nasjonalt mål i tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2022-2025:

I planperioden 2022-2025 skal den gjennomsnittlige risikoen for å bli drept eller hardt skadd som **MC- og mopedfører være 25 prosent lavere enn i perioden 2017-2020** (per kjørte km).

7.3.2.1 Kommunale tiltak for å nå målet:

- Kommunen skal vurdere å innføre trafikk som valgfag på ungdomstrinnet, inkludert mopedopplæring.
- Kommunen skal vurdere om trafikalt grunnkurs blir en eventuell del av valgfag trafikk.

8. Fysiske trafiksikkerhetstiltak i Selbu kommune

Kommunen mottok 150 innspill til trafiksikkerhetsplanen. Etter en nærmere sortering og vurdering har arbeidsgruppa for trafiksikkerhet valgt de viktigste og mest aktuelle innspillene. På noen områder er det foreslått andre tiltak som løser problematikken som er kommet fram av innspillene. Innspillene som ikke er tatt med i prioriteringslista er valgt bort på grunn av ulike årsaker. Flere av innspillene dreier seg om tiltak som skal realiseres i løpet av 2021/2022. Noen innspill er ikke i tråd med anbefalinger fra Statens vegvesen. Dette gjelder særlig innspill som dreier seg om lavere fartsgrenser. Flere innspill berører private eiendommer. Etter en vurdering er flere av disse ikke tatt med videre i planen.

Listen over fysiske trafiksikkerhetstiltak har prioritert rekkefølge. Dersom fylkeskommunen vurderer at kommunens førsteprioritet av fysiske tiltak krever for store investeringer ønsker kommunen at



tiltak lengre ned på listen vurderes.

- Fysiske tiltak som er kostnadskrevende for Selbu kommune skal politisk behandles før de eventuelt gjennomføres dersom de ikke er innarbeidet i budsjettet og økonomiplanen.

8.1 Fylkesveger i Selbu

Nr.	Tiltak	Vegreferanse	Type tiltak/Oppfølging
1.	Gang- og sykkelveg fra Innbygda til Mebonden, 3,2 km. Stort behov for å skille myke trafikanter fra øvrig trafikk. Vegstrekningen er hovedveg mellom to av kommunens største tettsteder. Vegen er delvis uoversiktlig. Gang- og sykkelveg vil gjøre det tryggere å ferdes til fots eller med sykkel mellom Innbygda og Mebonden.	Fra FV705 S4D110 m878 til FV6722 S1D1 m8	Investerings tiltak Trøndelag fylkeskommune (TRFK) Kommunen ønsker at Trøndelag fylkeskommune skal inkludere tiltaket på sin liste over investerings tiltak.
2.	Tiltak i Marienborgkrysset, fv. 705/Bellvegen/Sjøvollvegen. I reguleringsplan Del av Bellområdet, vedtatt i 2006, er det regulert firearmet rundkjøring mellom fv. 705, Bellvegen og Sjøvollvegen. For å bedre trafikksikkerheten i Marienborgkrysset skal det vurderes hvilket tiltak som vil være mest hensiktsmessig å realisere.	FV705 S4D1 m6599	Investerings tiltak for TRFK/Selbu kommune. Kommunen ønsker at Trøndelag fylkeskommune skal inkludere tiltaket på sin liste over investerings tiltak.
3.	Gang- og sykkelveg langs Vikvarvvegen, fra fv. 705 til avkjørsel Kvellovegen, 1,8 km. Tiltaket vil gjøre det tryggere for myke trafikanter å ferdes langs Vikvarvvegen. Strekningen er mye brukt av de som skal til Årsøya, Selbustien, Sentralbanen og Vikaengene, særlig barn og unge.	FV6722 S1D1 m8 til FV6722 S1D1 m1732	Investerings tiltak (TRFK) Kommunen ønsker at Trøndelag fylkeskommune skal inkludere tiltaket på sin liste over investerings tiltak. Kommunen har også søkt om dette ifm mindre trafikksikkerhetstiltak (TS-tiltak) for 2022.
4.	Fortau langs fv. 705 på Tømrå, 300 meter. I reguleringsplan Tømrå fra 1993 er det regulert gang- og sykkelveg langs fv. 705 mellom avkjørsel til Strandvegen og avkjørsel til Sifa. For at myke trafikanter skal ferdes tryggere langs strekningen realiseres gang- og sykkelveg eller fortau. Det er også ønskelig med nytt opphøyd gangfelt over fv. 705 ved avkjørsel til Tømråtunet. Eksisterende gangfelt ønskes også opphøyd. Det er også ønskelig med redusert fartsgrense.	FV705 S3D1 m7170 til FV705 S3D1 m6927	Investerings tiltak (TRFK) Kommunen ønsker at Trøndelag fylkeskommune skal inkludere tiltaket på sin liste over investerings tiltak. Kommunen har også søkt om opphøyd gangfelt ifm. mindre ts-tiltak for 2022.



5.	Gang- og sykkelveg Tømra – Innbygda, fv. 705, 4,4 km. Selbu kommune har i overordnet planverk satset på boligbygging på strekningen Mebonden – Tømra. Dette vil føre til økt trafikk på strekningen, og større behov for tiltak som bedrer trafikksikkerheten. Gang- og sykkelveg er regulert i områdereguleringsplan Øystrand-Garberg på en lengre del av strekningen.	FV705 S3D1 m7202 til FV705 S4D1 m1504	Investeringstiltak (TRFK) Kommunen ønsker at Trøndelag fylkeskommune skal inkludere tiltaket på sin liste over investeringstiltak.
6.	Gang- og sykkelveg fra Hoem til Evjegjardet/Liavegen, Fv. 705, 2,1 km. Fortsettelse av gang- og sykkelveg fra Hoem til avkjørsel Liavegen ved Evjegjardet. Dette vil gjøre strekningen mer trafikksikker for myke trafikanter.	FV705 S5D1 m1322 til FV705 S5D1 m3380	Investeringstiltak (TRFK) Kommunen ønsker at Trøndelag fylkeskommune skal inkludere tiltaket på sin liste over investeringstiltak.
7.	Kollektivknutepunkt i Mebonden, Innbygda og Tømra For at flere innbyggere skal velge kollektivtransport i forbindelse med pendling og lignende skal kommunen jobbe for å få tilrettelagt kollektivknutepunkt i Mebonden, Innbygda og Tømra. På disse punktene må det tilrettelegges for sikker av- og påstigning og muligheter for parkering i nærheten av knutepunktene.		Mindre tiltak – TS-tiltak (TRFK) / Investeringstiltak (TRFK)
8.	Kollektivholdeplass Borsethmoen Ved holdeplass Borsethmoen må skoleelever vente i veggrøfta i sørgående retning. Det er ønskelig at det opparbeides kantstopp i sørgående retning, og at holdeplass i nordgående retning gjøres mer trafikksikker.	FV705 K S4D1 m2566	Mindre tiltak – TS-tiltak (TRFK)
9.	Siktutbedring på Strandvegen, fv. 6712. Siktutbedring i Stamnessvingen, Løvåssvingen, Andelsagsvingen og Kirkesvingen.	FV6712 S4D1 m8678 FV6712 S4D1 m6592 FV6712 S4D1 m4908 FV6712 S4D1 m1297	Investeringstiltak (TRFK) Kommunen ønsker at Trøndelag fylkeskommune skal inkludere tiltaket på sin liste over investeringstiltak.
10.	Siktutbedring i Sjøbakksvingen, Vikvarvvegen/fv. 6722.	FV6722 S1D1 m3600	Investeringstiltak (TRFK)



	Siktutbedring i Sjøbakksvingen på Vikvarvvegen. Svingen er uoversiktlig og smal.		Kommunen ønsker at Trøndelag fylkeskommune skal inkludere tiltaket på sin liste over investeringstiltak.
11.	Siktutbedring Nekkåbjørga, fv. 705. To svinger langs fv. 705 mellom Nekkåmyra og Nekkåbjørga er smal og uoversiktlig.	FV705 S7D1 m5414	Investeringstiltak (TRFK) Kommunen ønsker at Trøndelag fylkeskommune skal inkludere tiltaket på sin liste over investeringstiltak.
12.	Gangfelt til holdeplass Kjeldstad, fv. 705. Det er ønske om gangfelt over fv. 705 ved bussholdeplass Kjeldstad, fra gang- og sykkelveg på østsiden av fv. 705.	FV705 S4D1 m2294	Mindre tiltak – TS-tiltak (TRFK)
13.	TS-tiltak omsøkt for 2022 15.09.21 søkte Selbu kommune om flere mindre TS-tiltak på fylkesvegene i kommunen. Per dags dato (23.02.2022) har ikke kommunen fått tilbakemelding på søknaden. De tiltak som ikke blir vedtatt i 2022, skal omsøkes også de neste årene.	Se saksnr. 2021/1282	Mindre tiltak – TS-tiltak (TRFK)

8.2 Kommunale veger

Nr.	Tiltak	Vegreferanse	Oppfølging
1.	Fortau i Mebonden, ca. 1 km totalt. Det skal opparbeides fortau langs: - Nestansringen. - Gjelbakken fra fv. 705 til avkjørsel ved Selbu menighetshus. - Kvellovegen fra fv. 705 til avkjørsel Nestansringen. Dette vil bedre trafiksikkerheten i sentrum. I dag ferdes mange myke trafikanter i vegbanen. Det vil være svært positivt med bedre tilrettelegging for gående og syklende i sentrum.		Alle vegene er kommunale. Tiltakene finansieres av kommunen og/eller private utbyggere som utløser rekkefølgekrav i reguleringsplan.
2.	Fortau og asfaltering – Bellvegen, 300 meter. Det skal opparbeides fortau langs Bellvegen, fra Selbu videregående skole til avkjørsel Åsvegen. Fortau/gs-veg er regulert i reguleringsplan. Bellvegen asfalteres. Dette vil bedre trafiksikkerheten langs Bellvegen som er skoleveg for mange elever.	5032 KV1405 S1D1 m470 til 5032 KV1405 S1D1 m770	Vegen er kommunal. Tiltaket finansieres av kommunen, og/eller private utbyggere som utløser rekkefølgekrav i reguleringsplan.
3.	Gang- og sykkelveg langs Kvellovegen, ca. 1,2	5032 KV1005	Kvellovegen er



	km. På grunn av stor aktivitet på Årsøya, Selbustien, Vikaengene og sentralbanen er det mange som ferdes langs Kvellovegen. Det vil være et positivt bidrag til Mebonden å legge til rette for at myke trafikanter kan ferdes trygt langs vegen. Tiltaket må reguleres.	S1D1 m486 til 5032 KV1005 S1D1 m1671	kommunal veg, tiltaket finansieres av kommunen.
4.	Snarveg fra Voksmyra til Overvikvegen. Mellom Voksmyra 26 og 28 er det regulert gangsti/gang- og sykkelveg til Overvikvegen. Flere innspill omtaler Overvikvegen som svingete og uoversiktlig. Som tiltak bør gangstien regulert i reguleringsplan Overvik realiseres ved utvidelse av boligfeltet.	5032 KV1083 S1D1 m234 til 5032 KV1026 S1D1 m400	Tas inn som rekkefølgekrav ved regulering av flere boliger på Overvik. Finansiering avgjøres i reguleringsplanen.
5.	Gangveg i Moslet boligfelt I reguleringsplan for Moslett boligfelt (1979) er det regulert gangveg fra adkomstveg til Kvennmovegen 45. På grunn av at adkomstvegen i boligfeltet smal og uoversiktlig bør gangvegen realiseres.	5032 PV1010 K S2D1 m108 til 5032 KV1010 K S1D1 m802	Kvennmovegen er en delvis kommunal veg, finansiering av tiltaket må avgjøres i egen sak.

8.3 Strakstiltak og vedlikehold

Selbu kommune driver kontinuerlig vedlikehold av kommunalt vegnett, og har dialog med Trøndelag fylkeskommune om fylkesvegnettet. Det er gjennomført flere mindre tiltak som ble innsendt til trafiksikkerhetsplanen.

Innbyggerne har mulighet til å rapportere feil og mangler på vegnettet via www.fiksgatami.no. For eksempel feil på gatelys, skilting og hull i vegen. Dette er en god løsning for at kommunen kontinuerlig kan motta meldinger fra publikum angående vegnettet.

8.4 Større gjennomførte og planlagt gjennomførte tiltak (gjennomført av kommunen eller fylkeskommunen)

Tiltak	Sted	Utført av
Utbedring av Kyllokrysset	Fv. 705/Kyllovegen	Trøndelag fylkeskommune, TrønderEnergi AS og Selbu kommune
Gatelys Vikvarvvegen (ila 2022)	Vikvarvvegen fra fv. 705 til avkjørsel Kvellovegen	Trøndelag fylkeskommune
Utvidet vegskulder på Vikvarvvegen	Vikvarvvegen ved Overvik	Trøndelag fylkeskommune
Utbedring av fv. 705 –	Fra Jultrøa i Stjørdal kommune	Trøndelag fylkeskommune



Selbuskogen (ila 2022)	til Tømmerdalen i Selbu kommune	
Utskifting av lyskilder på gatelys	I hele kommunen	Selbu kommune
Breddeutvidelse av Uglanvegen	Uglanvegen ved Molia	Trøndelag fylkeskommune
Ny skiltplan og droppsone på Bell-området	Bell-området	Selbu kommune
Utbedring fv. 705 ved Øybergkammen og ved Tømra bru	Innbygda og Tømra	Trøndelag fylkeskommune
Bedret trafiksikkerhet ved Selbustrand skole og PMF. Redusert fartsgrense og fartshumper. (ila 2022).	Fossan	Trøndelag fylkeskommune

9. Økonomi

For å kunne realisere trafiksikkerhetstiltakene i planen er den finansielle delen helt sentral.

Mange av de prioriterte tiltakene i trafiksikkerhetsplanen er tiltak på fylkesvegnettet. Dette gjelder større tiltak som medfører at Selbu kommune er avhengig av at Trøndelag fylkeskommune også er villig til å prioritere tiltakene i sine handlingsplaner/investeringsplaner.

- Selbu kommune får årlig invitasjon av Trøndelag fylkeskommune om å søke trafiksikkerhetsmidler til mindre tiltak. Det er viktig at arbeidsgruppa for trafiksikkerhet sender søknader innen fristen hvert år. Tiltakslista i trafiksikkerhetsplanen skal følges-opp.
- Trafiksikkerhetstiltakene (kommunale tiltak i kapittel 7 og 8) skal innarbeides i økonomiplanen. Samtidig skal tiltak som går over flere år, samt tiltak med oppstart i planperioden prioriteres i budsjettet hvert år fra 2022 til og med 2026/2027.
- Fysiske tiltak som er kostnadskrevende for Selbu kommune skal politisk behandles før de eventuelt gjennomføres dersom de ikke er innarbeidet i budsjettet og økonomiplanen.
- Enhetsledere har ansvaret for å innarbeide utgiftene innenfor eget budsjettområde.



10. Evaluering/rullering av planen

Planperioden for trafikksikkerhetsplanen er satt til fire år. Ved ny kommunal planstrategi i 2027 skal kommunen vurdere om det skal utarbeides en ny plan. Eventuelt kan planen for 2022-2026 fornyes og oppdateres på en enklere måte, og vare i fire nye år.

Hvert år skal kommunens trafikksikkerhetsarbeid oppsummeres og evalueres. Det skal skrives et notat til årets siste arbeidsgruppemøte som beskriver året som har gått, hvordan kommunen har arbeidet med trafikksikkerhet og hvilke tiltak som er realisert. Notatet skal meldes-opp som referatsak i Hovedutvalg for samfunnsutvikling (trafikksikkerhetsutvalget) og Det faste utvalg for plansaker til orientering.

Dette er viktig for å sikre at planen blir fulgt og brukt aktivt i kommunens forvaltning.