

TRAFIKKSIKKERHETSPLAN ØRLAND KOMMUNE

Vedtatt TSU 17.06.2025
Versjon 02



INNHold

ENDRINGSLOGG:.....	2
INNLEDNING	4
Historikk.....	4
Trafikksituasjon i Ørland kommune.....	6
Overordnede føringer	6
Nasjonale forventninger.....	6
1. Trafikksikkerhet i lys av FN's bærekraftsmål	7
2. Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet	8
3. Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033	8
4. Barnas transportplan	9
5. Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg (2022-2025)	9
Regionale forventninger	11
1. Trøndelag fylkes «Delstrategi trafikksikkerhet 2019-2030»	11
Folkehelse og trafikksikkerhet.....	13
1. Visjoner og mål for trafikksikkerhetsarbeidet i Ørland kommune.....	15
2. Hovedmålene for trafikksikkerhetsarbeidet i Ørland kommune.....	15
3. Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Ørland kommune.....	15
4. Trafikksikkerhetsutvalget i Ørland kommune (TSU).....	15
Trafikksikkerhetsutfordringer i kommunen	16
Trafikksikker kommune.....	17
Mål og strategi for trafikksikkerhetsarbeidet internt i Ørland kommune.....	17
Trygg Trafikk.....	22
Kunnskapsgrunnlaget	23
5. Kollektiv og offentlig kommunikasjon	23
BILFERJE	23
FLY	24
HURTIGBÅT	24
BUSS	25
Veinett Ørland kommune	26
Trafikksikker skole vei	32
Tiltak.....	35
6. Organisatoriske tiltak	35
7. Tiltak på vegnettet	36
VEDLEGG 1 HANDLINGSDEL.....	37

Tiltak fylkesveg.....	37
Tiltak Kommunale veger og plasser.....	38
Adferdsrettede tiltak.....	39
VEDLEGG 2.....	40
FNs bærekraftsmål	Feil! Bokmerke er ikke definert.
VEDLEGG 3.....	41
Mld. St 40.....	Feil! Bokmerke er ikke definert.
VEDLEGG 4.....	42
Mld. St 20.....	Feil! Bokmerke er ikke definert.
VEDLEGG 5.....	43
Nasjonal transportplan (NTP) og Barnas transportplan	Feil! Bokmerke er ikke definert.
VEDLEGG 6.....	44
Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025.....	Feil! Bokmerke er ikke definert.
VEDLEGG 7.....	45
Regional transportplan Trøndelag.....	45

ENDRINGSLOGG:

Versjon 00	TSU 17.JUNI 2025	Orginal versjon
Versjon 01	TSU NOV. 2025	Nytt; pri 3 i Tiltak kommunale veger og plasser
Versjon 02	administrasjon	div. tekniske justeringer av dokumentet

TERMINOLOGI OG DEFINISJONER

Barnetråkk

Digitalt verktøy og undervisningsopplegg som lar barn fortelle planleggere, kommunen og lokalpolitikere hvordan de bruker stedet der de bor og hva de vil ha annerledes. Kan brukes som en metode for kartlegging av skolevei og registrering av ønskede tiltak ifm. skolevei. Kan legge grunnlag for føringer i Kommuneplanens arealdel.

Grunnopplæring

Grunnskole (1-10 trinn), Videregående skole, voksenopplæring
Kunnskapsløftet Norsk skolereform ikraftsatt august 2006, med et overordnet mål om at alle elever i norsk skole skal utvikle grunnleggende ferdighet og kompetanse, slik at de kan delta aktivt i samfunnet. Reformen omfatter hele grunnopplæringen.

Nullvisjonen

Etisk vegviser og retningslinje for trafikksikkerhetsarbeid i Norge- visjon om ingen drepte eller hardt skadde i trafikken. Vedtatt i Stortinget i 2002.

Sikkerhet

En objektiv tilstand med fravær av fare eller uønskede hendelser. Sikkerheten kan beregnes utfra risikoanalyser og tidligere data om ulykker og skadegrad.

Trygghet

En subjektiv oppfatning, eller følelse av sikkerhet som styrer oppførselen i trafikken. For høy trygghetsfølelse reduserer aktsomheten (falsk trygghet), og for lav trygghet skaper frykt som gjør at vi kan velge farligere løsninger (eks. uforutsigbare handlinger). Økte kunnskaper og ferdigheten bidrar til riktigere oppfatning og vurdering av sikkerheten.

Trafikksikkerhetsarbeid

Systematiske metoder og tiltak for å redusere risikoen for at en person som benytter vegene skades eller drepes

INNLEDNING

Ørland kommune er forpliktet til å sikre trygg og effektiv transport for alle innbyggere og besøkende. Med en økende befolkning og utvikling av infrastruktur, er det viktigere enn noensinne å prioritere trafikksikkerhet. Denne trafikksikkerhetsplanen er utarbeidet for å identifisere og adressere de viktigste utfordringene og risikoene knyttet til trafikk i kommunen. Planen legger grunnlaget for målrettede tiltak og strategier som skal bidra til å redusere antall trafikkulykker og forbedre trafikksikkerheten for alle trafikanter.

Gjennom samarbeid med lokale myndigheter, innbyggere og andre interessenter skal vi søke å skape et trafikksikkert miljø som fremmer trygg ferdsel og bærekraftig utvikling. Denne planen må oppdateres regelmessig for å sikre at den forblir relevant og effektiv i møte med fremtidige utfordringer og behov. For å sikre kvalitet og effektivitet i utarbeidelsen av planen, har vi benyttet kunstig intelligens (AI) som et verktøy i prosessen.

Trafikksikkerhetsarbeid er forankret i Kommuneplanens samfunnsdel 2022 - 2034, kap. 3 satsingsområde «Ørland skaper livsglede», og i Kommunal planstrategi 2024-2027. Inntil vi får en egen Kommunedelplan for Trafikksikkerhet må trafikksikkerhetsarbeidet styres gjennom temaplan for kommunal trafikksikkerhet.

Arbeid med trafikksikkerhet innebærer ofte en kombinasjon av trafikkregulering, infrastrukturtiltak, kjøretøyteknologi, trafikkopplæring og bevisstgjøring. Tiltakene kan omfatte forbedringer som skilting, trafikklys, fartsdempere, sikrere kjøretøydesign, bruk av sikkerhetsbelter, håndheving av fartsgrenser og kampanjer for å fremme ansvarlig atferd i trafikken o.a.

I samsvar med bestemmelsene i folkehelseloven og plan- og bygningsloven bærer kommunen et overordnet ansvar for å forebygge skader og ulykker. Kommunen har ansvaret for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet. Som vegeier påhviler det kommunen et spesifikt ansvar for å implementere trafikksikkerhetstiltak på de kommunale veiene i tråd med kravene i vegloven.

HISTORIKK

Denne planen markerer innledningen til en ny serie trafikksikkerhetsplaner for Ørland kommune, og erstatter dermed de tidligere versjonene fra tidligere Bjugn og Ørland kommuner. Planene har fungert som styringsverktøy for et målrettet trafikksikkerhetsarbeid i kommunene, og dette arbeidet videreføres og styrkes gjennom en ny plan.

De nasjonale tallene for antall omkomne i vegtrafikkulykker går nedover. Antall hardt skadde har imidlertid ikke hatt like stor nedgang. De siste årene før 2021 ligger tallet for omkomne og hardt skadde i vegtrafikkulykker i Norge på rundt 700 årlig. Av disse omkom om lag 100 personer. De nasjonale målene er å redusere dette antallet til maksimalt 350 innen 2030, altså en halvering av dagens nivå, i tråd med etappemålene mot nullvisjonen.

En rapport utgitt av Trygg Trafikk viser at dekningsgraden for registrering av meget alvorlige og alvorlig ulykker bare er 37 %, og for lettere grad av skade bare er 15 %.

På den bakgrunn er det grunn til å anta at disse tallene reelt sett er mye høyere.

I tillegg til de alvorligste trafikkulykkene skjer et høyt antall skader på veiene som ikke inngår i den offisielle ulykkesstatistikken fordi de ikke blir rapportert til politiet. Dette gjelder spesielt for enulykker mye trafikanter.

Et bredt, og til dels meget tett, samarbeid mellom offentlige aktører og mellom myndigheter og private aktører står sentralt i det norske trafikksikkerhetsarbeidet. I tillegg til transportsektoren kreves innsats i justissektoren, helsesektoren, utdanningssektoren og kommunesektoren. En rekke interesseorganisasjoner har også aktive roller i trafikksikkerhetsarbeidet.



Visjonen om null drepte og hardt skadde ligger til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Siden 2010 er det satt etappemål for arbeidet mot nullvisjonen, og i NTP 2022-2033 (nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet) heter det: «Innen 2030 skal det maksimalt være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050.» Trafikksikkerhetsarbeid handler om å redusere risikoen for skader og ulykker blant alle trafikantgrupper i alle aldre.



drepte og hardt skadde

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

VITENSKAPELIGHET - Menneskets fysiske og mentale forutsetninger er kjent og skal ligge til grunn for utformingen av veisystemet. Kunnskapen om vår begrensede mestringsevne i trafikken og tåleevne i en

kollisjon skal legge premisene for valg av løsninger og tiltak. Veitrafikksystemet skal lede trafikantene til en sikker atferd og beskytte dem mot alvorlige konsekvenser av normale feilhandlinger. Kunnskap om trafikksikkerhetsvirkninger skal legges til grunn ved prioritering av tiltak.

ANSVAR - Trafikantene, myndighetene og andre som kan påvirke trafikksikkerheten, har et delt ansvar. Trafikantene har ansvar for sin egen atferd; de skal være aktsomme og unngå bevisste regelbrudd. Myndighetene har ansvar

for å tilby et veisystem som tilrettelegger for mest mulig sikker atferd og beskytter mot alvorlige konsekvenser av normale feilhandlinger. Transportkjøpere og -tilbydere har ansvar for å legge til rette for sikker transport. Kjøretøyleverandørene og -produsentene har ansvar for å tilby, utvikle og produsere trafikksikre kjøretøy. Andre aktører, som for eksempel politiet og ulike interesseorganisasjoner, har også et ansvar innenfor sine områder for å bidra til at trafikksikkerheten blir best mulig.

TRAFIKKSITUASJON I ØRLAND KOMMUNE

I løpet av 2020-2024 er det registrert 20 hendelser i trafikken, herav en dødsulykke i 2023. Data hentet fra [Vegkart](#)

OVERORDNEDE FØRINGER

For å sikre en rød tråd i arbeidet, fra nasjonalt til lokalt nivå, bruker vi følgende styringsdokumenter:

- FNs bærekraftsmål nr. 3, 11
- Meld. St. 40 Trafikksikkerhetsarbeidet (2015-2016)- samordning og organisering
- Meld. St. 20 Nasjonal transportplan 2022-2033
- Nasjonal transportplan (NTP) og Barnas transportplan (BTP)
- Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025
- Regional transportplan eller tilsvarende.

NASJONALE FORVENTNINGER

Stortinget har vedtatt en "nullvisjon" for trafikksikkerhet, det vil si at trafikksikkerhetsarbeidet i Norge skal være basert på visjonen om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte og hardt skadde i vegtrafikken.

I Nasjonal sykkelstrategi og Nasjonal gåstrategi pekes det på at bedre tilrettelegging for syklende og gående er viktig både for folkehelse og trafikksikkerhet. Sykkelandelen blant barn og unge er redusert til fordel for transport med bil. På landbasis er risikoen for alvorlige sykkelulykker redusert. Imidlertid utgjør fotgjengerulykker om lag 15 prosent av ulykkene med dødelig utgang i vegtrafikken i snitt de siste 55 årene (2019-2024).

Skader ved fotgjengerulykker blir alvorlige ved høy fart. Det er over 80 prosent risiko for dødelig utgang enn for en fotgjenger som blir påkjørt av en bil med 50 km/t, mens risikoen reduseres til omtrent 10 prosent om fotgjengeren blir påkjørt av en bil med 30km/t.

Utdrag fra «Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027»

Regjeringens forventninger nr 27 -Det legges til rette for trygge skoleveier og aktivitetsvennlige nærmiljøer med varierte tilbud for lek og opphold for ulike aldersgrupper[.....]

Lokalisering og areal for barnehager og skoler har stor innvirkning på muligheten til å sikre gode og trygge uteområder, og det er viktig at arealbehov spilles inn tidlig i planprosesser.

Drepte og hardt skadde ¹					
	Februar 2025	2023		Snitt siste 5 år	
	Drept	Drept	Hardt skadd	Drept	Hardt skadd
I alt	2	110	568	101	581
Menn	1	81	379	77	377
Kvinner	1	29	189	25	205
Trafikanter					
Bilførere	1	50	191	46	191
Bilpassasjerer	0	21	82	16	82
Motorsyklister og mopedister	0	21	159	19	146
Gående, syklende og akende	1	11	113	15	134
Andre trafikanter	0	7	23	6	28
Alder					
0-15 år	0	7	20	3	20
16-24 år	0	20	141	18	115
25-44 år	0	23	123	23	138
45-64 år	1	37	168	32	184
65 år eller eldre	1	23	114	26	123
Uoppgitt alder	0	0	2	0	1

Figur 1 Utklipp fra ssb, pr. 24.03.2025

1. TRAFIKKSIKKERHET I LYS AV FN'S BÆREKRAFTSMÅL

De nasjonale tallene for antall omkomne i vegtrafikkulykker går nedover. Antall hardt skadde har imidlertid ikke hatt like stor nedgang. De siste årene før 2021 ligger tallet for omkomne og hardt skadde i vegtrafikkulykker i Norge på rundt 700 årlig. Av disse omkom om lag 100 personer. De nasjonale målene er å redusere dette antallet til maksimalt 350 innen 2030, altså en halvering av dagens nivå, i tråd med etappemålene mot nullvisjonen.

FNs bærekraftsmål er verdens felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringene innen 2030.

Årlig forårsaker vegtrafikkulykker om lag 1,3 millioner dødsfall i verden, i tillegg til at om lag 50 millioner blir skadd. I mange land er ulykker i vegtrafikken en betydelig hindring for bærekraftig

utvikling, og trafikksikkerhetsarbeidet har derfor en naturlig plass i arbeidet med å nå FNs bærekraftsmål. To av de 169 delmålene i Agenda 2030 gjelder trafikksikkerhet:

- Mål 3 God helse:
 - Delmål 3.6) Innen 2030 halvere antall dødsfall og skader i verden forårsaket av trafikkulykker.
- Mål 11 bærekraftige byer og samfunn:
 - Delmål 11.2) Innen 2030 sørge for at alle har tilgang til trygge, lett tilgjengelige og bærekraftige transportsystemer til en overkommelig pris, og bedre sikkerheten på veiene [...] med særlig vekt på behovene til [...] barn [...]

Sammenlignet med andre land, er Norge av landene med lavest ulykkesrisiko i veitrafikken. Vi har færrest drepte i vegtrafikken i forhold til innbyggertallet. I 2020 hadde Norge 17 drepte per millioner innbyggere, mens gjennomsnittet for EU-landene var 42.

2. MELD. ST. 40 (2015-2016) TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET

samordning og organisering

Regjeringen legger til grunn at Norge er verdensledende innen trafikksikkerhet på veg, som følge av målrettet, tverrsektoriell, kunnskapsbasert og langsiktig innsats. Trafikkulykker utgjør likevel et betydelig samfunnsproblem, og omfanget av tapte liv er uakseptabelt. Trafikksikkerhet må derfor fortsatt ha høy prioritet, med nullvisjonen som et av hovedmålene for transportpolitikken.

I stortingsmeldingen presenterer regjeringen seks satsningsområder hvorav ett omhandler forankring av tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid på overordnet nivå.

Generelt vil regjeringen videreføre en bred tilnærming i trafikksikkerhetsarbeidet, en målrettet innsats mot de alvorligste ulykkestypene og en målrettet innsats mot risikogrupper. Det trafikantrettede trafikksikkerhetsarbeidet skal vektlegges.

3. MELD. ST. 20 (2020-2021) NASJONAL TRANSPORTPLAN 2022-2033

[Meld. St. 20 \(2020-2021\) - regjeringen.no](#)

Det overordnede målet for Nasjonal transportplan 2022-2033 er:

«Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050.»

Nullvisjonen, visjonen om null antall drepte og hardt skadde i norske vegtrafikkulykker, er ett av de fem likestilte handlingsstrategiene i Nasjonal transportplan, og ligger til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge.

Etappemål fram til 2030 er maksimalt 350 hardt skadde og drepte i vegtrafikkulykker, hvorav maksimalt 50 drepte, samtidig som det er et mål om 0 drepte i vegtrafikken innen 2050.

I Nasjonal transportplan 2022-2033 har regjeringen lagt 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.

4. BARNAS TRANSPORTPLAN

Barn og unge er både dagens og framtidens trafikanter. Et godt transportsystem skal være trafikksikkert og tilpasset alle, og lar barn og unge leve aktive liv i bygd og by. God trafikk- og arealplanlegging tar hensyn til de yngste og deres behov. Barn og unge er sårbare, og deres ferdsel i trafikken krever målrettede tiltak.

Regjeringen vil (utdrag fra NTB og Barnas transportplan):

- gi barn gode muligheter til å være aktive og selvstendige trafikanter
- ta hensyn til barn og unges behov i areal- og transportplanleggingen
- prioritere en ramme på 500 mill. kroner i første seksårsperiode til tiltak som bedrer trafikksikkerheten for barn og unge, herunder etablere en tilskuddsordning for å stimulere til lokalt arbeid for trygge skoleveier og nærmiljøer
- jobbe for nullvisjonen, det vil si at ingen mennesker skal bli hardt skadd eller drept i trafikken.

Tiltaksplanen tilhørende Nasjonal transportplan følger som vedlegg 1, bakerst i dette dokumentet.

5. NASJONAL TILTAKSPLAN FOR TRAFIKKSikkerhet PÅ VEG (2022-2025)

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025 er utarbeidet av:

- Statens vegvesen,
- Politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet,
- Trygg Trafikk,
- Fylkeskommunene
- og åtte storbykommuner.

I tillegg har en rekke øvrige statlige aktører og interesseorganisasjoner gitt innspill til planen. Planen bygger på Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033 (det skal legges frem ny NTP våren 2024).

Ambisjonsnivå og prioriteringer i tiltaksplanen er i samsvar med

- Statens vegvesens handlingsprogram 2010-2013,
- Strategiplan for politiets trafikkteneste 2008-2011,
- Ulykker i Norge- Nasjonal strategi for forebygging av ulykker som medfører personskade 2009 - 2014 (tverrdepartemental plan)
- Trygg Trafikks strategiplan 2010 - 2013.

Formålet med tiltaksplanen er å presentere et omforent og bredt spekter av faglig forankrede tiltak, i tillegg til å styrke samarbeidet mellom de sentrale trafikksikkerhetsaktørene. Tiltakene i tiltaksplanen skal sikre at vi har stø kurs mot etappemålet i NTP.

I *Nasjonal Tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025* er det satt mål for tilstandsutvikling innenfor 15 områder der tilstandsendringer er av vesentlig betydning for utviklingen i antall drepte og hardt skadde:

INNSATSOMRÅDE	TILSTANDSMÅL/TILSTANDSFORMULERING
Fart	Innen 2026 skal 72 prosent av kjøretøyene overholde fartsgrensen (2021 = 60,1 prosent).
Rus	Innen 2026 skal maksimalt: - 0,1 prosent av trafikkarbeidet utføres under påvirkning av alkohol over 0,2 promille (2016/2017 = 0,2 prosent). - 0,4 prosent av trafikkarbeidet utføres under påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen (2016/2017 = 0,7 prosent).
Beltebruk og riktig sikring av barn	Innen 2026 skal: - 98,5 prosent av alle førere og forsetepassasjerer i lette biler bruke bilbelte (2019 = 97,4 prosent). - 95 prosent av alle førere i tunge godsbiler bruke bilbelte (2019 = 86,5 prosent) 75 prosent av alle barn i alderen 1-3 år være sikret bakovervendt når de sitter i bil (2021 = 65 prosent). - 85 prosent av alle barn i alderen 1-8 år være riktig sikret i bil (2021 = 82 prosent).
Uoppmerksomhet	I planperioden 2022-2025 vil aktørene fortsette og videreutvikle arbeidet for å få ned antall ulykker som skyldes uoppmerksomhet på grunn av distraksjon.
Barn (0-14 år)	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.
Ungdom og unge førere	I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for bilførere i alderen 18 og 19 år å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn gjennomsnittet for årene 2018 og 2019.
Eldre trafikanter	I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for: - Bilførere i aldersgruppen 75+ å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per kjørte km). - Fotgjengere i aldersgruppen 75+ å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per gåkm).
Gående og syklende	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 gåkm). - Syklister å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per sykkelkm) Innen 2026 skal: - 75 prosent av syklister bruke sykkelhjelmer (2019 = 65,9 prosent). - 53 prosent av fotgjengerne bruke refleks på belyst vei i mørke (2021 = 46 prosent).
Motorsykel og moped	I planperioden 2022-2025 skal - gjennomsnittlig risiko for å bli drept eller hardt skadd på henholdsvis moped, lett motorsykel og tung motorsykel være 25 prosent lavere enn i perioden 2017-2020 (per personkm).
Godstransport på vei	I 2026 skal minst 30 prosent av alle godskjøretøy med tillatt totalvekt > 3,5 tonn og minst 45 prosent av alle varebiler med tillatt totalvekt ≤ 3,5 tonn hverken ha 2er eller 3er feil ved periodisk kjøretøykontroll. (2020 = 27,1 prosent > 3,5 tonn og 39,5 prosent ≤ 3,5 tonn).
Møteulykker og utforkjøringsulykker	- Innen 1/1-2028 skal 60 prosent av trafikkarbeidet på riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere foregå på møtefrie veier (1/1- 2021 = 53,3 prosent). - Det skal gjennom en systematisk tilnærming arbeides for å redusere risikoen for alvorlige utforkjøringsulykker på riksveier og fylkesveier.
Drift og vedlikehold	I planperioden 2022-2025 vil veieierne beholde og videreutvikle det daglige trafikksikkerhetsfokus i kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold.
Bruk av ny teknologi i trafikksikkerhetsarbeidet	Norge skal ligge langt framme innenfor intelligente transportsystemer, der vei- og kjøretøyteknologi inngår, og tilgjengelige systemer som bedrer trafikksikkerheten er tatt i bruk. På førersiden skal opplæring være tilpasset ny teknologi.
Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter	Innen 1/1-2026 skal: - Minst 200 kommuner være godkjent som Trafikksikker kommune (31/12-2021 = 130 kommuner + 1 bydel (i Oslo)).

Side 11 av 46

	- Et flertall av fylkeskommunene være godkjent som Trafikksikker fylkeskommune (31/12-2021 = 2 fylkeskommuner). - Det finnes og være tatt i bruk verktøy for organisatorisk trafikk- sikkerhetsarbeid som er relevante for alle private virksomheter der ferdsel i veitrafikken er en sentral del av virksomheten.
Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget	- Det skal foreligge oppdatert og ny kunnskap som gjør oss i stand til å gjøre gode prioriteringer for å sikre en reduksjon i drepte og hardt skadde i samsvar med ambisjonsnivået i NTP 2022-2033. - Det skal være etablert et system for skaderegistrering som blant annet bidrar til at det i NTP 2026-2037 kan settes en ambisjon for reduksjon i drepte og hardt skadde basert på det reelle omfanget. - Det skal foreligge oppdaterte beregningsverktøy som grunnlag for prioriteringer gjeldende fra og med 2026.

I det følgende anføres kommunens tiltak for å bidra til å nå de nasjonale tilstandsmålene jf. lista over (kap. 7.1-7.15), i tillegg til aktuelle fysiske trafikksikkerhetstiltak (kap. 7.16):

REGIONALE FORVENTNINGER

Regional transportplan [Regional planstrategi - Trøndelag fylkeskommune](#)

1. TRØNDELAG FYLKES «DELSTRATEGI TRAFIKKSIKKERHET 2019-2030»

Trøndelag fylkes delstrategi, trafikksikkerhet 2019-2030 har fokus på trafikksikre kommuner. I planleggingsfase i kommuner skal trafikksikkerhetsarbeidet være en viktig faktor. Trøndelag fylkes trafikksikkerhetsutvalg (FTU) vil ha fokus på at det vil være behov for investering i fysiske-, og i trafikantrettende tiltak som kan bidra til større aktsomhet og bedre samspill mellom ulike trafikantgrupper.

Grunnleggende visjon er fortsatt 0-visjonen. Det betyr at gjennomgående sikkerhetstenking i tråd med 0-visjonen skal være et bærende prinsipp i ledelse, planlegging og gjennomføring av vei og veitrafikk.

Fylkets trafikksikkerhetsplan 2010 - 2013 hadde visjonen "Vi skal rive Trollveggen!". Til tross for en massiv innsats på denne fronten viste statistikken at en ikke hadde oppnådd ønsket effekt i form tilsvarende reduksjon i antall trafikkulykker. Men statistikken viser at antall trafikkulykker i gruppen ungdom mellom 15 og 24 år har snudd de siste to årene.

Planen sier blant annet: " Fylkets trafikksikkerhetsutvalg ønsker et bredere engasjement fra kommunenes side inn mot trafikksikkerhet som et helse spørsmål og dermed blir forebyggende holdningsarbeid sentralt". Videre sier planen følgende om tiltak i den enkelte kommune: "

Kommunene har ansvar for sine innbyggere gjennom hele livet. Det er et uttalt mål at kommunene skal erkjenne at trafikksikkerhet er et folkehelseproblem og at fokuset gradvis skal få et sterkere forbyggende perspektiv med fokus på tiltak innen langsiktig holdnings skapende og kompetansebyggende arbeid". For å kunne oppfylle disse målene må kommunen sørge for at de som har ansvaret for helse og oppvekst får et mer aktivt forhold til trafikksikkerhetsarbeidet enn hva som har vært tilfelle så langt.



FOLKEHELSE OG TRAFIKKSIKKERHET

Folkehelse og trafikksikkerhet

Folkehelse handler om å fremme og beskytte befolkningens helse, og trafikksikkerhet er en sentral del av dette arbeidet. Gjennom målrettede tiltak som reduserer risikoen for trafikkulykker, skader og dødsfall, bidrar kommunen til å forebygge skade og lidelse, i tråd med folkehelselovens § 4.

Forebygging av skader og død: Trafikksikkerhetstiltak som for eksempel håndheving av fartsgrenser, bruk av bilbelter, og bekjempelse av kjøring i påvirket tilstand, bidrar direkte til å redusere risikoen for trafikkulykker og dermed forebygger alvorlige skader og dødsfall. Dette har en direkte og positiv innvirkning på folkehelsen ved å bevare liv og redusere byrden av trafikkrelaterte skader.

Reduksjon av helsekostnader: Trafikkulykker og skader medfører betydelige helsekostnader, både direkte gjennom medisinske behandlingskostnader og indirekte gjennom tapte arbeidsdager og langvarige rehabiliteringsbehov. Ved å forbedre trafikksikkerheten, reduseres behovet for akutte medisinske inngrep og langsiktig pleie, noe som kan bidra til å redusere helserelaterte kostnader for samfunnet som helhet.

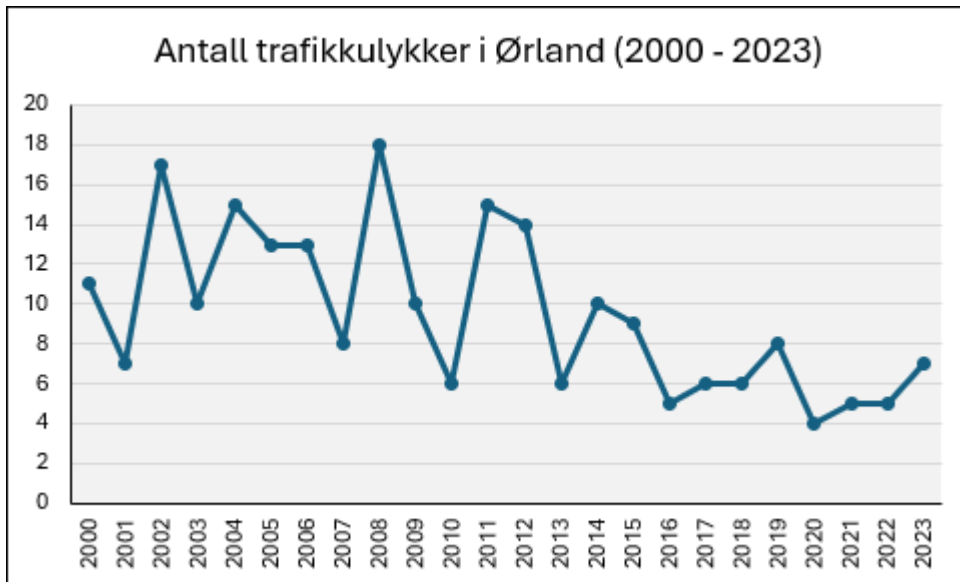
Fremming av fysisk og mental helse: Trygge og sikre vegmiljøer legger til rette for aktiv transport som sykling og gange, noe som fremmer både fysisk og mental helse. Regelmessig fysisk aktivitet styrker hjerte- og karhelsen, reduserer risikoen for kroniske sykdommer som overvekt og diabetes, og bidrar til bedre psykisk velvære. Ved å legge til rette for trygge ferdselsårer og gode gang- og sykkelveier, oppmuntres innbyggerne til å velge aktive transportformer. Dette skaper ikke bare et mer bærekraftig transportsystem, men bidrar også til bedre livskvalitet og folkehelse i kommunen.

Psykososialt velvære: Trafikkulykker kan ha alvorlige psykososiale konsekvenser, både for ofrene og deres pårørende. Ved å redusere forekomsten av trafikkulykker og skader, bidrar trafikksikkerhetstiltak til å skape et tryggere og mer stabilt samfunn, noe som igjen kan ha en positiv innvirkning på den generelle psykososiale velværen til befolkningen.

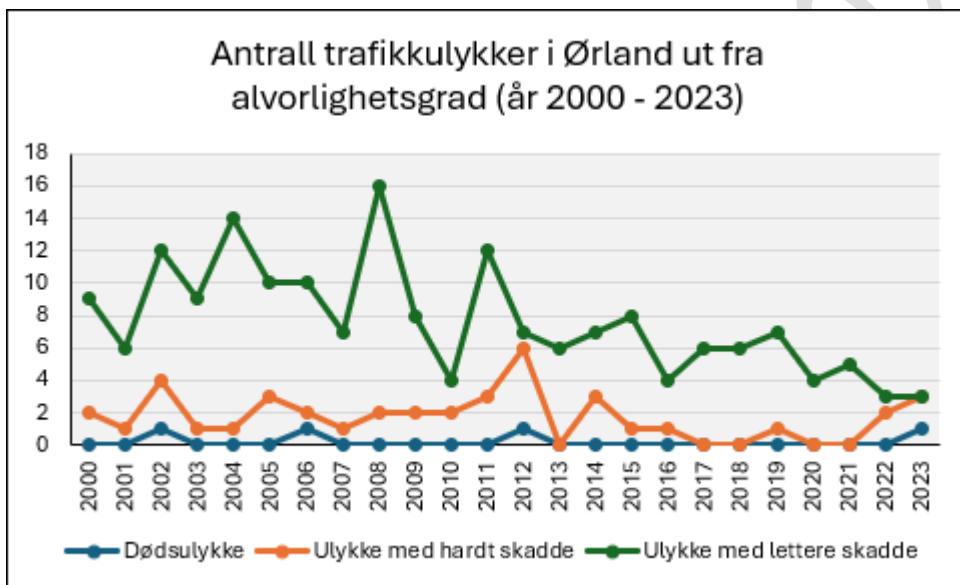
Trafikksikkerhet som folkehelsetiltak:

Til tross for en betydelig nedgang i alvorlige trafikkulykker siden 1970, er trafikkulykker fortsatt et betydelig folkehelseproblem. Det er spesielt for unge mennesker at trafikkulykker utgjør en viktig årsak til tidlig død, helsetap og redusert livskvalitet. I Ørland ble det registrert 228 ulykker med 314 personskader i perioden 2000–2023 (tabell 1).

Trafikksikkerhet har en avgjørende rolle for å fremme folkehelsen ved å redusere forekomsten av trafikkulykker, minimere skader og død, samt ved å oppmuntre til en aktiv og sunn livsstil. Regjeringen ønsker, i tråd med Meld. St. 15 (2022–2023) Folkehelsemeldinga, å styrke det tversektorielle samarbeidet om ulykkesforebygging. For å lykkes med dette, må kommunen integrere trafikksikkerhetsarbeidet i sitt helhetlige folkehelsearbeid.



Tabell 1. Kilde: Statens vegvesen



Kilde: Statens vegvesen

LOKALE FORVENTNINGER - ØRLAND KOMMUNE

Kommunen har flere roller og oppgaver som innebærer at en direkte og/eller indirekte har mange muligheter til å bedre trafikksikkerheten.

- planmyndighet
- skole- og barnehageeier
- arbeidsgiver
- transportkjøper
- folkehelseaktør (ved å forebygge sykdom og skade hos innbyggerne)
- vegeier
- foregangsmodell

Kommunens trafikksikkerhetsarbeid omfatter alle disse områdene. I henhold til folkehelseloven og plan- og bygningsloven har kommunen et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker. Kommunen har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet. Som vegeier har kommunen et spesifikt ansvar for trafikksikkerhetstiltak på kommunale veier iht veglova.

1. VISJONER OG MÅL FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET I ØRLAND KOMMUNE

- Grunnlaget for alt trafikksikkerhetsarbeid i Ørland er nullvisjonen - en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte og hardt skadde i trafikken.
- Enhver ulykke i trafikken, liten eller stor, er uønsket. Trafikksikkerhetsarbeidet skal bidra til at risikoen for at ulykker skjer, og at konsekvensene når de skjer, minimaliseres.

2. HOVEDMÅLENE FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET I ØRLAND KOMMUNE

- Trygg vei til barnehager og skoler.
- Trygge områder på/ved barnehager og skoler.
- Redusere antall ulykker og skadeomfang. Konsekvenser er like uavhengig av om hendelser skjer innen egen kommune, eller utenfor.
- Attraktivt å gå og sykle for alle
- Holdnings skapende arbeid gjennom; trafikkopplæring i barnehager, skoler og videregående skole
- Skille gående/syklende fra biltrafikken
- Redusere hastigheten der hvor gående/syklende ikke er atskilt fra biltrafikken
- Sikring/fjerning av farlig sideterreng
- Siktrydding (Driftsoppgave)

3. ORGANISERING AV TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET I ØRLAND KOMMUNE

Trafikksikkerhetsarbeidet i Ørland kommune foregår både på administrativt og politisk plan. Ansvar for Vegloven og Vegtrafikkloven er delegert til Enhetsleder for kommunalteknikk. Administrasjonen forbereder saker til politisk behandling i trafikksikkerhetsutvalget. "

4. TRAFIKKSIKKERHETSUTVALGET I ØRLAND KOMMUNE (TSU)

Trafikksikkerhetsutvalget består av de samme medlemmene som sitter i Planutvalget. TSU skal arbeide med trafikksikkerhet rundt om i kommunen. Det kan være innspill fra innbyggere, eller andre som mener det bør settes inn tiltak for å sikre mennesker og materiell. Tema som ofte kommer opp er trafikkfarlige situasjoner ved og omkring skoler og barnehager. Andre TS-tiltak som også bør prioriteres er skoleveg og bussholdeplasser (hente- / dropsoner).

Trafikksikkerhetsutvalget innstiller saker til Kommunestyret dersom det behøves ekstra finansiering av tiltak.

TSU skal også prioritere tiltak som det kan søkes tilskudd til fra Statens vegvesen og Trøndelag fylkeskommune. Områder som berøres er kommunale- / fylkes- / og private veger.

Utvalget forbereder og innstiller saker til kommunestyret.

Eksempel på konkrete saker som trafikksikkerhetsutvalget skal jobbe med:

- fotgjengerfelt/kryssinger på/langs skoleveg
- hastighetsregulering langs skoleveg
- forbusskur og busslommer langs skoleveg
- gatelys på/ved skoleveg/busslommer (Fylkesveger kategori B og C, kommunale veger)
- trafikkregulering rundt skoler/barnehager
- organisatoriske tiltak jf Trygg Trafikk (TS-plan, Trafikksikker kommune, Trafikksikker skole, Hjertesone etc)

Utvalgets rolle er rådgivende organ som skal prioritere og anbefale tiltak. Det kan være innspill på fremtidige investeringstiltak, og det kan være konkrete TS-tiltak. Det kan være organisatoriske tiltak i oppvekstsektoren (rettet mot elever og foresatte). Finansiering av tiltak dekkes av budsjetterte midler eller legges frem for kommunestyret for vedtak om finansiering.

TSU skal også prioritere tiltak som det kan søkes tilskudd til fra Statens vegvesen og Trøndelag fylkeskommune.

Kriterier som vektlegges ved søknad om tilskudd fra Fylkeskommunen/Vegvesenet:

- At tiltaket er rettet mot barn og unge
- At tiltaket er innenfor en radius på 2 km fra grunnskoler.
- At eventuell medfinansiering er på plass
- At planavklaring ikke medfører forsinkelser

Tiltak som er forankret i handlingsdelen / tiltaksplanen i kommunal TS-plan blir prioritert.

TRAFIKKSIKKERHETSUTFORDRINGER I KOMMUNEN

Kommunen har relativt stor utstrekning, med bebyggelse i alle grender. Sentralisering av både skoler og barnehager er gjennomført, og er en stadig tilbakevendende debatt. Der det er en skole/barnehage i dag kan godt være borte om noen år. Men det er politisk enighet om at det skal tilrettelegges bosetting i hele kommunen, og dersom man bor mer enn 4 km fra skole har man krav på skoleskyss. Trygg skoleveg innebærer da at det skal være trafikksikker veg «hjemmefra» til bussholdeplassen.

Det er 8 barnehager i kommunen. Læringsverksted i Ervika, Mebostad, Bekkefare i Bjugn, Solkysten (avdeling på Vallersund og Lysøysundet), Futura ved Lerbern, Borgen i Ottersbo, Marihøna privat barnehage på Opphaug og Læringsverksted privat barnehage på Opphaug. For å få sertifikat om Trafikksikker barnehage må de ha en årsplan som beskriver arbeid vedrørende trafikksikkerhet. Årsplanen blir evaluert og revidert hver barnehage år. Det skal være regler til personalet, foresatte og barna. Reglene handler for eksempel om bruk av bilbelte, refleksvester og hjelm når de sykler.

Generelt er barnehager opptatt av bruk av refleksvester hvis barn er utenfor barnehagens område. I de fleste barnehager er bruk av refleks, og det å være synlig, et viktig emne i møter med foresatte om høsten. Om våren har de sykkeldager hvor bruk av hjelm er et viktig emne.

Trygg Trafikk har utarbeidet kriterier som et verktøy for barnehagene for å sikre et godt og helhetlig trafikksikkerhetsarbeid. Hvis alle kriterier er oppfylt kan barnehagen søke om å få tittelen trafikksikker barnehage.

Det er også en utfordring å få foresatte til å forstå at kjøring på og ved barnehager og skoler skaper trafikkfarlige situasjoner. Foresatte kan bli flinkere til å respektere kjøre- og parkeringsanvisninger.

TRAFIKKSIKKER KOMMUNE

Ørland kommune vedtok i september 2025 at kommunen skal bli sertifisert som Trafikksikker kommune. Dette er et organisatorisk trafikksikkerhetstiltak og ei nasjonal godkjenningsordning i regi av Trygg Trafikk. For å bli godkjent som Trafikksikker kommune skal kommunen ha innarbeidet rutiner og systemer for å kvalitetssikre trafikksikkerhetsarbeidet i hele virksomheten.

Godkjenningen innebærer en forpliktelse til å arbeide systematisk med trafikksikkerhet i alle relevante sektorer innenfor sitt ansvarsområde, og bygger blant annet på følgende kriterier:

- Kommunen har forankret ansvaret for trafikksikkerhetsarbeidet hos ordfører og kommunedirektør.
- 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
- Kommunen har en trafikksikkerhetsplan.
- Kommunen har oppfylt kriteriene for den enkelte sektor (oppvekst, kultur/idrett, helse, teknisk, plan, HR).

Godkjenningen har en varighet på tre år og kommunen kan deretter bli regodkjent

MÅL OG STRATEGI FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET INTERNT I ØRLAND KOMMUNE

Dette arbeidet er avgjørende for å styre utviklingen og sikre at ressurser blir brukt effektivt og målrettet.

Kommunen skal

- som arbeidsgiver påvirke sine ansatte til å opptre med minst mulig risiko i trafikken.
- utarbeide retningslinjer for tjenestereiser og forankre disse i alle sektorer.
- ha trafikksikkerhet som årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU).
- stille krav til samarbeidspartnere om trafikksikker adferd (transporttjenester og vei og vedlikeholdstjenester) ved kjøp av transporttjenester som innarbeides i anbudsdokumentene.
- gjennomføre kurs/gi opplæring for alle ansatte i trafikksikkerhet og HMS.

Mål

- Trygge arealer rundt til barnehager og skoler. Etablere hjertesoner (ref. TryggTrafikk)
- Trygg skoleveg (gang-/sykkelveg, trygge hente-/dropsoner i kollektivtrafikken)
- Trygg veg for barn og unge som pendler mellom hjemmet og fritidsaktiviteter
- Være attraktivt å gå og sykle for alle

Strategi

- Holdnings skapende arbeid med trafikkopplæring i barnehager, skoler og videregående skole
- Kampanjer rettet mot foresatte som leverer og henter fra barnehage og skole
- Separere gående/syklende fra biltrafikken
- Initiere til tiltak som redusere hastigheten der hvor gående/syklende ikke er atskilt fra biltrafikken
- Driftstiltak med sikring/fjerning av farlig sideterreng
- Politiske prioriteringer (investering i infrastruktur)

Rus

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 innarbeides alkoholås som en del av anbudsgrunnlaget.

Beltebruk og riktig sikring av barn

Kommunen skal:

- alltid velge busser med 3-punktsbelte ved leie av busser til transport i kommunal regi.
- i retningslinjene for tjenestereiser, uttrykke en tydelig forventning om at alle kommunens ansatte bruker sikkerhetsbelte ved transport i tjeneste. Dette gjelder både bil og buss.
- gjennom helsestasjonenes virksomhet ha økt fokus på temaet barn i bil, og spesielt at barna skal sitte sikret bakovervendt i bil til de er minst fire år.
- i kommunale barnehager gjennomføre tiltak for å øke fokus på sikring av barn i bil.
- oppfordre til at også private barnehagene følger ovennevnte tiltak.

Uoppmerksomhet

Kommunen skal:

- i retningslinjene for tjenestereiser, uttrykke en tydelig forventning om at alle kommunens ansatte i minst mulig grad bruker utstyr som tar oppmerksomheten fra føreren.
- i retningslinjene for tjenestereiser, uttrykke en tydelig forventning om at det i størst mulig grad skal unngås å bruke mobiltelefon under kjøring. Om dette er nødvendig skal det brukes godkjent fastmontert utstyr.
- ved inngåelse av avtaler/anbud stille krav til trafikksikkerhet.

Barn (0-14 år)

Kommunen skal:

- vurdere rett til skoleskyss i henhold til bestemmelser for særlig farlig eller vanskelig skolevei.
- arbeide for trafikksikre soner rundt skolene, som blant annet innebærer tiltak knyttet til holdninger og adferd til både barn og voksne.⁴
- legge til rette for at flere kan sykle eller gå til skolen.
- oppfylle forpliktelsene som inngår i Trafikksikker kommune for kommunale skoler og barnehager.
- påvirke til at private barnehager skal være godkjent som Trafikksikker barnehage.
- påvirke private skoler til å få godkjenning som Trafikksikker skole.
- oppfylle forpliktelsene som inngår i Trafikksikker kommune for kommunale skoler og barnehager.
- sørge for at ansatte i barnehager og skoler har tilstrekkelig kompetanse for å gjennomføre god trafikkopplæring i tråd med gjeldende rammeverk.
- stimulere lag og foreninger til at barn og ungdom sikres best mulig og at voksne som transportører kjører med lavest mulig risiko til og fra fritidsaktiviteter.
- stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet.
- i samarbeid med elevenes foresatte ha fokus på trafikksikkerhet og forebygging av ulykker, og dette skal inngå i årsplaner.
- sørge for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i Kunnskapsløftet.
- ta i bruk læringsressurser om trafikksikkerhet i barnehager og i skolen.

Ungdom og unge førere

Kommunen skal:

- sørge for nødvendig kompetanse for å tilby valgfaget trafikk på ungdomstrinnet.
- tilby trafikalt grunnkurs som en del av valgfag trafikk.
- stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet.
- fremme saker om trafikksikkerhet for kommunens ungdomsråd.
- sørge for at kommunens ungdomsråd gis kompetanse om trafikksikkerhet.
- ta i bruk læringsressurser om trafikksikkerhet på ungdomstrinnet.

Eldre trafikanter

Kommunen skal:

- legge til grunn universell utforming ved fysisk utforming av veger og gangfelt for å ivareta eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse.
- stimulere pensjonistforeninger til å innlemme tema trafikksikkerhet i sin virksomhet.
- legge til rette for at trafikksikkerhet blir tema i kommunens eldreråd.

Gående og syklende

Kommunale skal:

- årlig sette søkelys på betydningen av at syklister og fotgjengere bruker personlig sikkerhetsutstyr i trafikken, eksempelvis sykkelhjelmer og reflekser.

Motorsykkel og moped

- Kommunen skal sørge for at det tilrettelegges for øvelseskjøring – motorsport

Godstransport på veg

- Kommunen skal avdekke veger som har godstransport og sørge for at vegeier følger opp med trafikksikringstiltak.

Møteulykker og utforkjøringsulykker

Kommunen skal:

- melde inn eventuelle behov for fysisk sikring på riksveg og fylkesveg til vegeier for å forebygge møteulykker eller utforkjøring.

Drift og vedlikehold

Kommunen skal:

- beholde og videreutvikle det daglige trafikksikkerhetsfokuset i kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold.
- Siktrydding - klippe busker og trær
- Snørydding – strøing

Bruk av ny teknologi i trafikksikkerhetsarbeidet

Kommunen skal:

- legge inn krav om automatisk nødbrems, feltskiftevarsler og fotgjengervarsel i anbud ved kjøp/leasing av nye kommunale kjøretøy.

Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter

Kommunen skal:

- godkjennes som Trafikksikker kommune, eller eventuelt re-godkjennes.

Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget

Kommunen skal:

- i tillegg til oversikt over offentlig ulykkesstatistikk, belyse trafikksikkerhetssituasjonen med supplerende/andre opplysninger som f.eks. observert adferd og bruk av kjøretøy i kommunen.

Fysiske tiltak

Kommunen skal:

- gjennomføre de prioriterte fysiske trafikksikkerhetstiltakene på vegnettet jf. vedlagte handlingsplan
- kartlegge behov for fysisk tilrettelegging for gående og syklende.
- ha særlig oppmerksomhet rettet mot skolevei og trafikksikre soner rundt skolene (f.eks. Hjertesoner).

Økonomi

Trafikksikkerhetstiltakene i denne planen skal innarbeides i økonomiplanen. Tiltak som går over flere år og tiltak med oppstart planperioden, prioriteres i budsjett hvert år. Enhetsledere har ansvaret for å innarbeide utgiftene innenfor eget budsjettområde.

Evaluering og rullering

Det skal rapporteres årlig til kommunestyret om status for tiltakene i planen, inkludert informasjon fra de respektive sektorene.

TRYGG TRAFIKK

Trygg Trafikk er en ideell organisasjon i Norge som jobber for å fremme trafikksikkerhet og redusere antall trafikkuulykker. Organisasjonen ble etablert i 1959 og har siden den gang arbeidet aktivt med å øke bevisstheten om trafikksikkerhet blant barn, unge og voksne. Hovedmålet til Trygg Trafikk er å bidra til en trafikksituasjon der ingen blir drept eller hardt skadet i trafikken. Trygg Trafikk jobber for å øke bevisstheten om trafikksikkerhet blant barn og unge. De tilbyr pedagogisk materiell, ressurser, veiledning og arrangementer for både barn og voksne.

Trygg Trafikk i barnehagen

Det er viktig å legge grunnlaget for tryggere adferd i trafikken fra tidlig alder. Trygg Trafikk kan bidra med opplæring og veiledning til barnehageansatte for å støtte dem i å integrere trafikksikkerhet i barnehagens daglige rutiner og aktiviteter.

Trygg Trafikk i skolen

Etter «Kunnskapsløftet» i 2006 (en nasjonal reform i norsk skole) har Trygg Trafikk utarbeidet klare kompetansemål for trafikktrygghet for hvert skoletrinn. Det viser til en innsats for å integrere trafikksikkerhetsundervisning som en del av lærerplanen i skolen, i tråd med prinsippene i Kunnskapsløftet.

Det skal styrke elevenes trafikksikkerhet gjennom trafikkopplæring og gi bedre kontinuitet og progresjon gjennom hele grunnopplæring til hvert trinn:

1. **trinn:** Trafikktrening i skolens nærområde.
2. **trinn:** Enkle trafikkregler. Skoleveien; gå løype og gå prøve.
3. **trinn:** Undersøkelse av egen skolevei, tellinger og registreringer.

4. trinn: Trafikkregler. Forberedende sykkelopplæring; enkel teori og trening i trygge omgivelser.

5. trinn: Trening på sykkel i enkel trafikk, sammen med voksne.

6. trinn: Teori og trening på sykkel i krevende trafikk.

7. trinn: Selvstendig sykling i trafikken

8.trinn: Sykkelhjelmer og reflekser

9.trinn: Rusmidler i trafikken, lys, syn og farger

10.trinn: Bilbelte, hjelm, fart og akselerasjon

Å formidle faktakunnskap er viktig, men kunnskapen bør også settes inn i en større sammenheng og være med på å påvirke ungdommenes holdninger.

Trafikksikkerhet er et aktuelt tema for ungdom, og gruppen er sterkt overrepresentert på ulykkesstatistikken. Trygg Trafikk anbefaler derfor at trafikk som tema tas inn i aktuelle fag.

Det kan for eksempel være å diskutere etiske dilemmaer, mediers dekning av ulykker, bruk av statistikk, stil oppgaver, tellinger og registreringer.

Temadager i videregående skole:

Trygg Trafikk og Statens vegvesen har egne opplegg for russeren – ofte i form av russeseminarer i samarbeid med politiet eller andre instanser som er opptatt av russerens ve og vel.

KUNNSKAPSGRUNNLAGET

1. KOLLEKTIV OG OFFENTLIG KOMMUNIKASJON

BILFERJE

- Djupfest - Tarva
- Garten – Storfosna – Leksa - Værnes
- Brekstad – Valset

Figur 2 Ferjestrekninger ref. vegkart vegvesen 01.03.2025



FLY

Det er daglige avganger med fly mellom:

- Ørland – Gardermoen (daglig untatt lørdag)
- Ørland – Evenes (to gang/uken)

HURTIGBÅT

Det er flere ganger daglige avganger med hurtigbåt mellom:

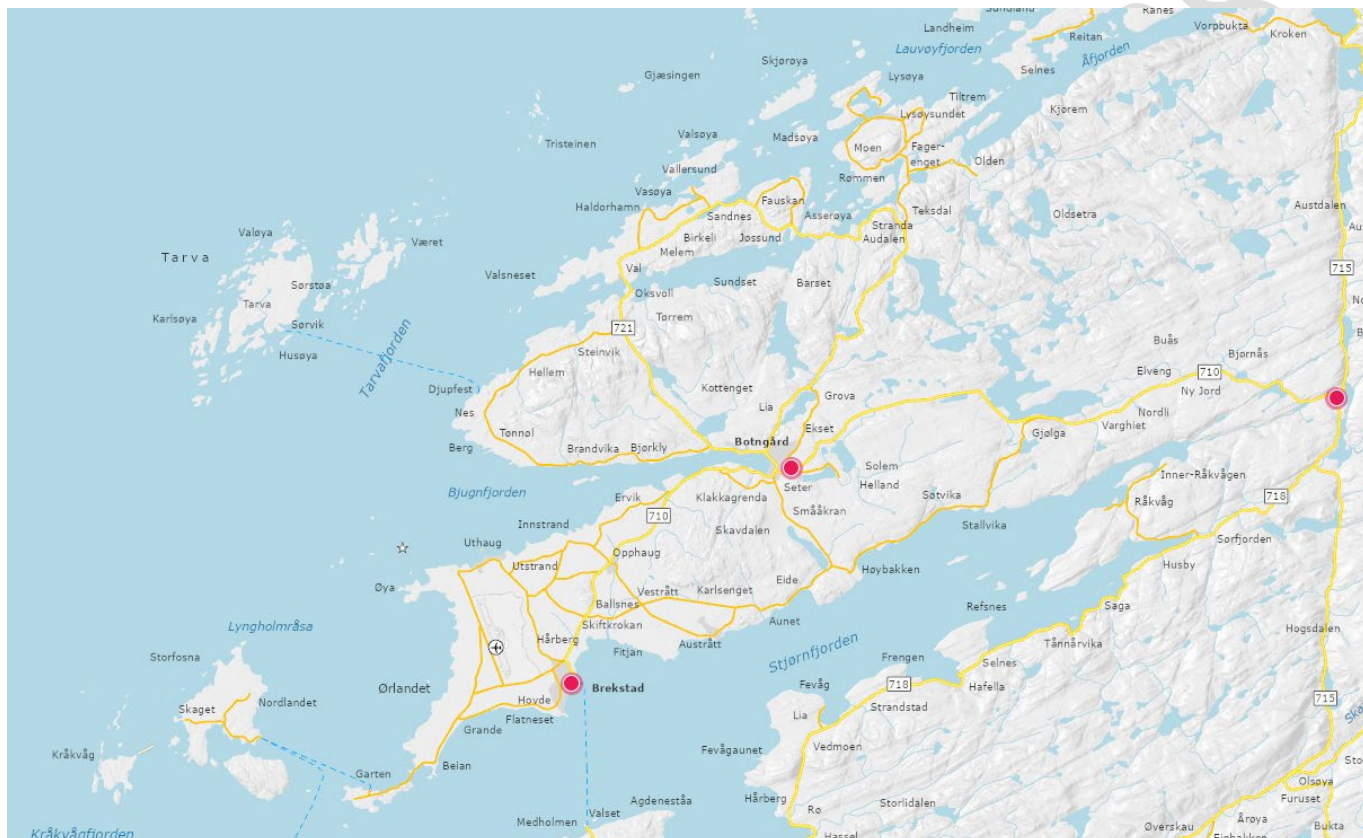
- Brekstad – Trondheim
- Brekstad – Kristiansund

BUSS

Bussruter, både skolerute og ordinær rutebuss:

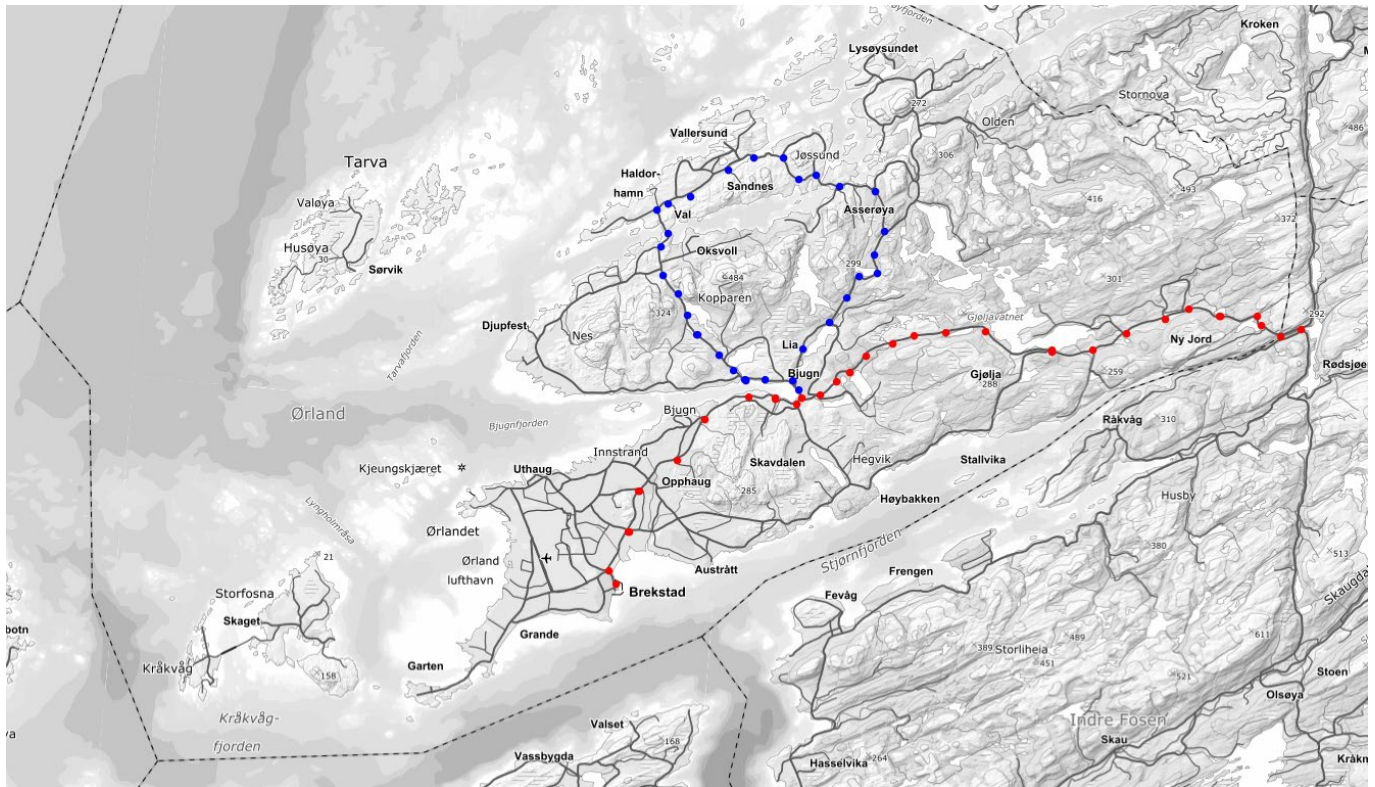
- Brekstad – Bjugn med omstigning / bussbytte ved Kringsvatn til Åfjord og Rissa
- Bjugn er kollektivknutepunkt for rutebuss og skolebuss.

Figur 3 Kollektivknutepunkt Ørland. Ref vegkart vegvesen 25.02.2025



VEINETT ØRLAND KOMMUNE

Figur 4 Fv710 (rød) og Fv721 (blå)



Kommunen har to sentrale tettsteder:

Bjugn er et av to kommunesenter og kollektivknutepunkt for rutebuss og skolebuss.

Brekstad er et kommunesenter, handelssentrum og kollektivknutepunkt.

Her ligger en sivil lufthavn med daglig forbindelse til Oslo og Evenes/Narvik.

Det er daglige avganger med hurtigbåt til Trondheim, Hitra og Kristiansund.

Tettsteder utenom kommunesentraene er Ervika, Høybakken, Lysøysundet, Vallsund, Oksvoll/Nes, Ottersbo, Uthaug, Garten og Opphaug. Det er også 3 øyer som tilhører Ørland kommune; Tarva med kun private veier, Storfosna og Kråkvåg med kommunale og fylkeskommunale veier.

Fylkesveg FV710 (rød) er hovedfartsåren gjennom kommunen og strekker seg fra kommunegrensa i nordøst ved Krinsvatnet, til Brekstad ferjeleie i sørvest. Svært høy ÅDT (6000) på del av strekningen (fra Viklem til Skiftkrokan). Dette er noe av det høyeste i trøndelag utenfor Trondheimsregionen.

En annen hovedfartsåre er FV721 (blå) og går fra Bjugn sentrum via Tekstdal, Vallsund, Oksvoll og tilbake til Bjugn.

Det er fergeforbindelse til Tarva fra Djupfest, og fra Garten til Storfosna. Mellom Storfosna og Kråkvåg er det bru.

For øvrig består vegnettet av 247 km Fylkesveier, og xx km kommunale veier samt et stort antall private veier.

Gang og sykkelvegnettet er i hovedsak konsentrert rundt Bjugn, Opphaug og Brekstad samt en strekning fra Fagerenget til Lysøysundet.



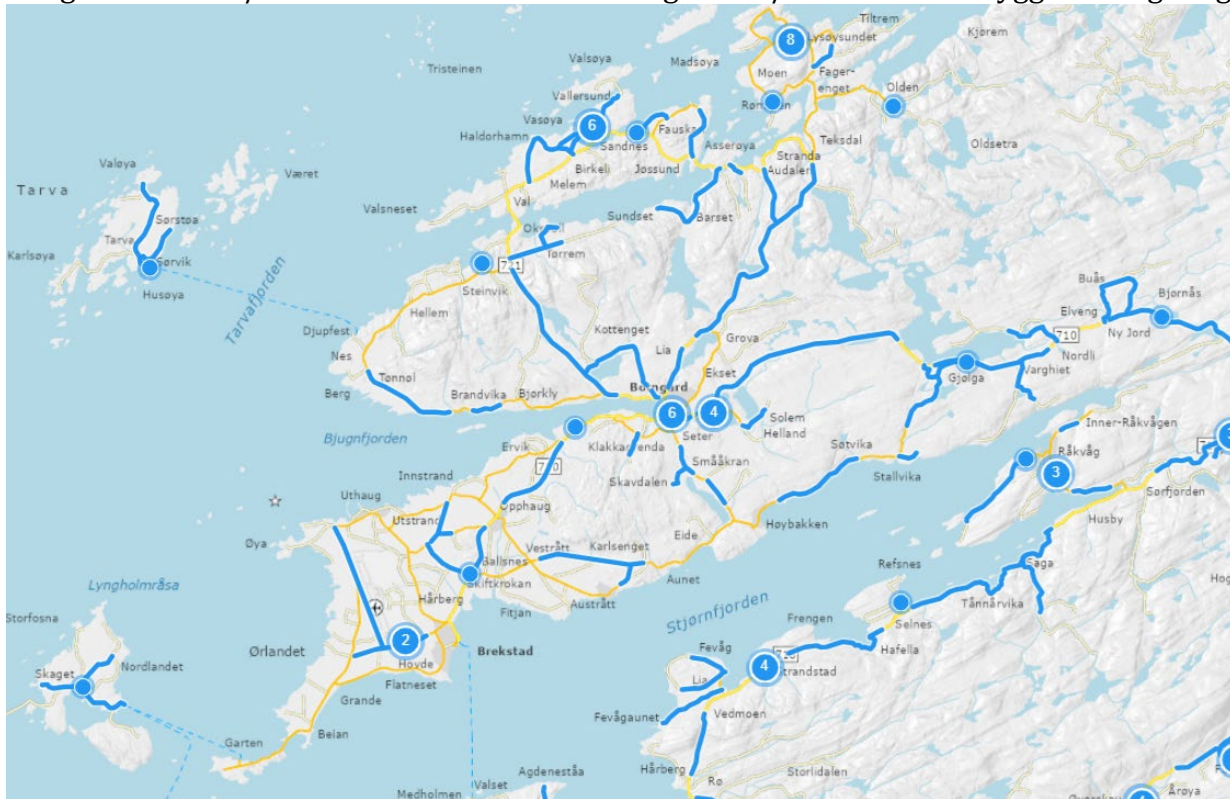
Figur 5 Kommunale vegar i Ørland 2024



Figur 6 Fylkesveger i Ørland 2024

Fartsgrenser og ÅDT i Ørland kommune

Oversikten over fartsgrenser viser at mindre enn halvparten av fylkesvegnettet har generell faregrense 80 km/t. Det er utstrakt bruk av 60 og 50 km/t der det er bebyggelse langs veien.



Figur 7 Fartsgrense 80 km/t på fylkesveger 2024



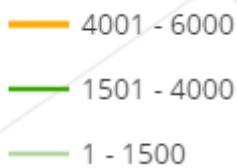
Figur 8 Fartsgrenser i Ørland kommune 2024

	20	
>	1 vegobjekter	102.117 meter
	30	
>	257 vegobjekter	48 334.84 meter
	40	
>	12 vegobjekter	4 262.363 meter
	50	
>	134 vegobjekter	74 823.178 meter
	60	
>	50 vegobjekter	76 491.38 meter
	70	
>	2 vegobjekter	2 838.411 meter
	80	
>	84 vegobjekter	120 852 meter

Figur 9 Fargeforklaring - Fartsgrenser i Ørland kommune



Figur 10 ÅDT - FYLKESVEGER 2021



Figur 11

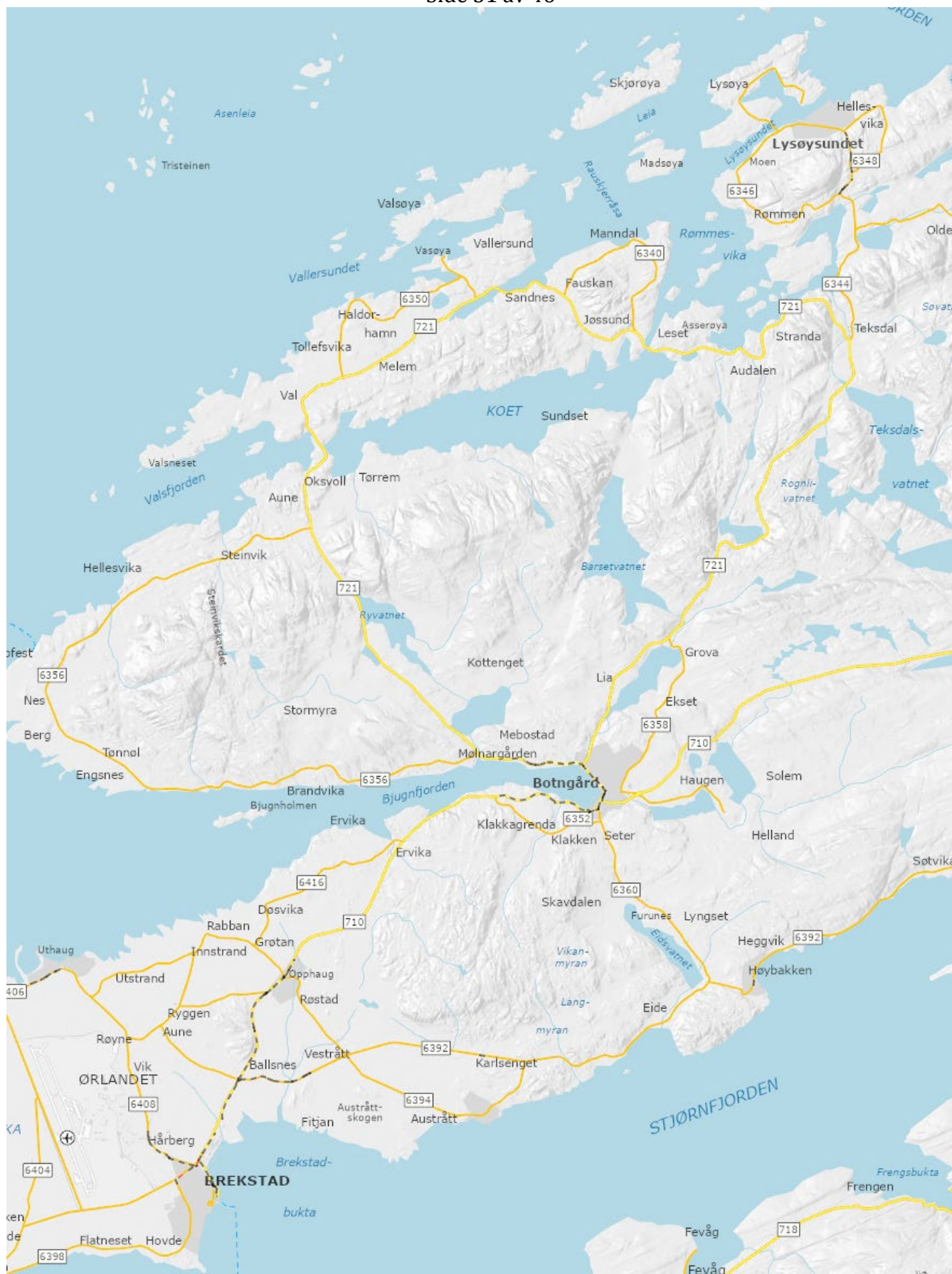
Gang- og sykkelveger og fortau

I denne planen er det tatt med mål knyttet til utrygghet for myke trafikanter og spesielt barn. Det er sammenheng mellom disse målene og forslag om å etablere gang og sykkelveier, sikre kryssingssteder og formalisere snarveger for å trygge skoleveger og generelt gi et tryggere og bedre tilbud til fotgjengere og syklister. Jfr. tiltaksliste bak i dette dokumentet.

Kommunen ønsker et gjennomgående gang- og sykkelveisystem innenfor 4 km fra skoler.

Om vinteren skal fortau og sykkelveier brøytes og strøes slik at det er trygt og å gå eller sykle.

Det er viktig i hensyn til trafikksikkerhet med rydding av vegetasjon langs veier. Vegetasjon nært veien skaper faresituasjoner og er til hinder for trafikk og vedlikehold. God sikt er et rimelig enkelt virkemiddel for å oppnå bedre trafikksikkerhet.



TRAFIKKFARLIG SKOLE VEI.

Trafikksikkerhetsutvalget har gjennomgått veistrekninger til skolene i kommunen. Se også eget vedlegg.

I sak 25/004 vedtok trafikksikkerhetsutvalget følgende innspill til Kkommuneplanens arealdel:

TRAFIKK - 25/004 vedtak

I prokollen for TSU 17.12.25 står det:

Trafikksikkerhetsutvalget ber om at administrasjonen legger frem et forslag på prioriteringsliste til møtet 11. februar med utgangspunkt fra våre skoler med omkrets 4 kilometer.

Handlingsdel skal konkret beskrive hvilke tiltak (organisatoriske og fysiske) som ønskes realisert i beskrevet periode. Handlingsplanen skal revideres årlig.

Pri	Tiltak	Tiltak på vegnettet	Mål
1	Trygge skoleveier 4 km	Opphaug skole: Opphaug – Døsvik - Ervika Opphaug – Fitjan Vallersund OS: VOS – Folkvang VOS - Birkeli	Få inn strekninger i arealavsetting på arealplan, samt starte reguleringsarbeid for å sikre større muligheter for gjennomføring. Reguleringsarbeid påstartes i 2025
2	Gang- og sykkelvei Hårberg - Uthaug	Anlegge gang- og sykkelvei fra kryss ØF til Uthaug	Reguleringsplan vedtatt. Gjennomføring/medfinansiering må det arbeides med og gjennomføring så snart det er bærekraftig økonomisk.
3	Gang- og sykkelvei Arnfinn Astads vei	Anlegge gangfelt fra rundkjøring Haugenkrysset til Prestdalsveien. Vil være et godt tiltak for	Prosjektet er utsatt til 2026, men avsatt midler. Gjennomføring mangler. Gjennomføres i 2026
4	FV6392 Skiftkrokan – Futura bhg.	Mangler gang-og sykkelvei fra rundkjøring Skiftkrokan til Futura barnehage.	Få inn strekningen i areaplana, samt starte reguleringsarbeid. Reg.arbeid startes i 2026

Skolekretser

Kommunen er delt opp i følgende skolekretser: Fagerenget, Vallersund, Bjugn, Opphaug og Brekstad. Elevene blir i stor grad kjørt til skolen med buss. Dagens praksis med hensyn på tilskudd til skole skyss er:

- Elever inntil 2. klasse er skyssgrensen 2 km. Finansieres av fylket.
- Elever i 3. - 10. trinn som har mer enn 4 km skoleveg, har rett på gratis skyss fra fylket
- Elever får fri skoleskyss hele året langs trafikkfarlig vei som ligger innenfor 4 km fra skolen. Finansieres av kommunen.

(Formelle vedtak om trafikkfarlig vei må gjøres av andre organer i kommunen).

Opphaug barneskole -Trafikkfarlig skoleveg mindre enn 4 km fra skolen:

Strekning Ervika – Opphaug, FV710 fartsgrense 80 km/t.

Strekning Døsvika – Opphaug, FV6416, fartsgrense 60 km/t.

Strekning Austrått/Vestrått – Opphaug, FV6396, fartsgrense 60 og 50 km/t.

Fagerenget – Montesorri skole – Trafikkfarlig skoleveg:

Strekning Teksdal - Fagerenget, FV6344, fartsgrense 60 km/t.

Trafikkfarlig ved sjøen(Vikan), ca 2 km fra skolen.

Strekning Olden - Fagerenget, FV6344, fartsgrense 50 km/t.

Trafikkfarlig før en kommer til bebyggelsen i Olden, ca 1,9 km fra skolen.

Strekning Lysøya - Fagerenget, FV6344 fartsgrense 50 km/t.

Trafikkfarlig på Lysøya, ca 5 km fra skolen, ellers anses veien til skolen ikke trafikkfarlig.

Vallersund Oppvekstsenter (barneskole):

Strekningen Jøssund bru - Vallersund oppvekstsenter, FV 721 fartsgrense 60 km/t – 50 km/t.

Trafikkfarlig i bunnen av Rønningsbakken, ca 3 km fra skolen.

Trafikkfarlig øst for butikken, ca 0,5- 1,0 km fra skolen.

Trafikkfarlig på / ved brua, ca 0,1- 0,2 km fra skolen.

Strekningen Val - Vallersund oppvekstsenter, FV 721 fartsgrense 60 km/t.

Trafikkfarlig ved "Toppen" ca 1,1 km fra skolen.

Botngård barne- og ungdomsskole:

Strekningen Brulia - Botngård skole, FV 721 fartsgrense 80km/t - 60km/t.

Trafikkfarlig ved Liavatnet, ca 2,1 km fra skolen.

Strekningen Brulia - Botngård skole, FV 118 fartsgrense 50 km/t.

Trafikkfarlige pkt ved Brenna, ca 1,6km og sving ca 2,1km fra skolen.

Strekningen Torsidalen (Kottengsvatnet) - Botngård skole, FV 721 fartsgrense 80 km/t - 60km/t.

Trafikkfarlige pkt på strekning mellom 2,1 - 4km fra skolen.

Strekningen Tinbua - Botngård skole, FV 721 fartsgrense 60km/t – 50 km/t.

Trafikkfarlige pkt på strekning mellom 0,7 – 4 km fra skolen.

Strekningen Tjønntua - Botngård skole, FV 710 fartsgrense 80 km/t

Strekningen øst for kryss FV 118 / FV 710 anses som trafikkfarlig.

Barnehager

Viltpåkjøring

Langs fylkes- og kommunale veier er trær og busker i stor grad ryddet bort. Vedlikehold og beskjæring er viktig.

Ulykker og utrygghet

Det er registrert trafikkrelaterte 21 hendelser i perioden 2020 og frem til 2025



TILTAK

1. ORGANISATORISKE TILTAK

Kommunen

Kommunen skal jobbe mot å bli en «Trafikksikker kommune»

Å være en «trafikksikker kommune» innebærer ikke fravær av trafikkulykker, men at kommunen arbeider godt, målbevisst og helhetlig med trafikksikkerhet.

Trygg Trafikk har utarbeidet kriterier for hva en trafikksikker kommune er og hvordan kommunen bør jobbe for å oppnå dette.

Trøndelag fylkeskommune

Trøndelag fylkeskommune (TRFK) har overtatt forvaltningsansvaret for fylkesveger. Rollen ble tidligere administrert av Statens vegvesen (SVV), de forvalter nå kun riks- og europaveger.

Politiet

Lensmannen styrer sine trafikksikkerhetsaktiviteter dels etter egen lokal plan og dels i forhold til sentrale direktiv og kampanjer. Kontakten med barne- og ungdomsskolene er noe avhengig av initiativ fra skolene. Det er behov for å etablere årsplaner som gjør disse aktivitetene mer forutsigbare både for lensmannen og for skolene. Det er også ønskelig med en rapportering av aktiviteter fra lensmannsetaten til kommunen for å kunne måle innsatsen i forhold til måloppnåelse som settes opp i tverretatlige planer.

Barnehager og skoler

Opplæring i barnehager og skoler er et viktig grunnlag til å skape trygge trafikanter.

Opplæringsplan som Trygg Trafikk har skrevet er et godt utgangspunkt til å gjennomføre i opplæringsplaner i barnehager og skoler i kommunen. Barnehager og skoler kan søke om midler til gjennomføring av trafikkopplæring. Og de kan ta direkte kontakt med Trygg Trafikk for å lage opplegg som passer for dem.

Lag og organisasjoner

Lag og organisasjoner bør ha årlige kampanjer for foreldre og medlemmer med fokus på trafikksikkerhet når de skal på tur med private kjøretøy og/eller buss.

2. TILTAK PÅ VEGNETTET

Økt trygghet til myke trafikanter

Tiltakslisten inneholder en sterk satsning på utbygging av gang- og sykkelveger og belysning av disse. Det er et mål å ha egne veier for syklister og fotgjengere innenfor en avstand på 4 km fra hver skole.

Disse gang- og sykkelvegene vil danne grunnstammen i et nett som med tilleggsinvesteringer kan gi sammenhengende tilbud mellom Botngård og bygdesentrene Ervika og Karlestranda/Mebostad. Skoleveien til Vallersund Oppvekstsenter østfra blir av trafikksikkerhetsutvalget ansett som trafikkfarlig skolevei. En adskilt gang og sykkelvei er også her den beste løsningen men den har utfordringer i plassbehov langs veien og krever at det iverksettes et reguleringsplanarbeid. Som midlertidige tiltak er det i tiltakslista foreslått bl. a gangbru og fartsreduksjon til 40km/t.

Tiltakslisten inneholder også sikring av kryssingssteder ved skoler og langs skoleveg.

For å dempe antall utforkjøringer, som er relativt høyt i indre deler av kommunen, er det ønskelig å legge rumlestriper på veikanten på strekninger hvor det er mye utforkjøringer.

Forholdsvis er det et lavt antall ulykker i kommunen.

Tiltak utenfor det tradisjonelle trafikksikkerhetsarbeidet, forbindelse til andre planer

Det er ikke gjennomført registreringer innenfor Helse og Omsorgs ansvarsområder i arbeidet med denne planen.

Lokalisering, arealbruk

Trafikksikkerhetsutvalget ønsker å uttale seg til reguleringsplaner og planer som berører trafikkmønster og trafikksikkerhet.

Trafikantinformasjon

Det er ikke foretatt kartlegging av bruk av sentralt kampanjemateriell i kommunen.

VEDLEGG 1 TRAFIKKSIKKERHETSPLANENS HANDLINGSDEL

Ørland kommune har store utfordringer med tilgang på trygg skoleveg. Kommunen har store kostnader på skoleskyss pga. farlig skoleveg. Prioriteringslisten er laget på grunnlag av antall barn i hver skolekrets, - hvor det gir størst kostnadeffekt med trafiksikker skoleveg.

TILTAK FYLKESVEG

Pri	Vegreferanse	Sted	Tiltak på vegnettet / målsetting	Vurdering /strategi	Tidsperspektiv
1	FV710 S9D1 m7 – FV710 S8D1 m5379	Fra Ervikveien til Opphaug	Gang- og sykkelveg langs fylkesveg 710 eller via Røstadhaugan	Innenfor 4 km fra skole. Trafikkfarlig skoleveg. Få tiltaket inn i KPA. Jobbe for finansiering og oppstart med reguleringsplan	2025 - 2028
2	FV6406 S1D1 m10702 – FV6406 S1D1 m11551	Opphaug - Døsvika	Gang- og sykkelveg langs fylkesveg 6406.	Innenfor 4 km fra skole. Trafikkfarlig skoleveg. Få tiltaket inn i KPA.	2025 -
3	FV6392 S1D1 m1072 - FV6396 S1D1 m544	Opphaug - Fitjan	Etablere trygg skoleveg	Innenfor 4 km fra skole. Trafikkfarlig skoleveg. Få tiltaket inn i KPA.	2025 -
4	FV721 S2D1 m5282 – FV721 S2D1 m3522	Vallersund oppvekstsenter – Folkvang	Etablere trygg skoleveg	Innenfor 4 km fra skole. Trafikkfarlig skoleveg. Få tiltaket inn i KPA.	2025 -
5	FV721 S2D1 m1843 – FV721 S2D1 m3502	Vallersund oppvekstsenter - Birkeli	Etablere trygg skoleveg	Innenfor 4 km fra skole. Trafikkfarlig skoleveg. Få tiltaket inn i KPA.	2025 -
6	FV6408 S1D1 m1259 – FV6406 S1D1 m6105	Hårberg - Uthaug.	Bygge gang-/sykkelveg	Reguleringsplan er på plass. Jobbe aktivt for å få forsvaret til å bidra med finansiering.	2025-2028



ØRLAND
KOMMUNE

	FV721 S3D1 m7771	Kryss mellom FV721 Liaveien og Prestdalsveien	Utbedring av kurvatur Prestdalsveien – vertikal og horisontal	Før fylkeskommunen vil vurdere å bidra i utbedringen må det på plass en reguleringsplan	

TILTAK KOMMUNALE VEGER OG PLAGSER

Pri	Vegreferanse	Sted	Tiltak på vegnetter / målsetting	Vurdering / strategi	Tidsperspektiv
1	KV1015 S1D1 m270	Alf Nebbs gate /Botngård barne- og ungdomskole	Trafikkaos ved henting/levering til skolen.	Regulering med oppmerking, skilting og fysiske stengsler.	Så snart som mulig
2		Brekstad barneskole – Ørland sparebank arena	Trafikkaos ved henting/levering til skolen.	Regulering med oppmerking, skilting og fysiske stengsler.	Så snart som mulig
3	KV1201 S1D1 m56 – KV1201 S1D1 m411	Arnfinn Astads vei Bjugn	Bygge gang- /sykkelveg fra brannstasjon til Prestdalsveien	Tiltaket er prosjektert, vedtatt og finansiert i 2023, men utsatt til 2025- 2026	2026

ADFERDSRETTEDE TILTAK

Organisasjon	Tiltak / Vurdering	Tid	Ansvar
Barnehager	Alle kommunale barnehager skal bli Trafikksikker barnehager med hjertesoner Utvikle kompetanse mål som vist i kapitel 2.1.5 Aktivt samarbeid med Trygg Trafikk og politiet	2026	Enhetsleder og Barnehagestyrere
Skoler	Alle skoler skal bli Trafikksikker skoler med hjertesoner Utvikle kompetanse mål som vist i kapitel 2.1.5 Aktivt samarbeid med Trygg Trafikk og politiet	2026	Enhetsleder og Rektorene
Lag og organisasjoner	Stimulere frivillige organisasjoner til å implementere trafikksikkerhet i egen virksomhet Invitere lag og organisasjoner til å engasjere seg i arbeidet med trafikksikkerhet i forbindelse med organiserte turer med buss og/eller private kjøretøy.	2026	Frivilligheten, Kultur og idrett
Ørland kommune	TS-KOMMUNE Utarbeide plan for kompetanseheving innen trafikksikkerhet hos kommunale ansatte både i tjeneste og i fritid	2026	Samfunnsutvikling og tekniske tjenester Helse Oppvekst Kultur/Idrett HR /økonomi innkjøp
Trafikksikkerhetsutvalget	Søke på regionale og nasjonale tilskuddsordninger Revidere TS-plan hvert 4. år og årlig revisjon av og handlingsplan	2026 / 2027/ 2028	Trafikksikkerhetsutvalget

VEDLEGG 2 FNS BÆREKRAFTSMÅL

[FNs bærekraftsmål](#)

[Meld. St. 40 \(2020–2021\) - regjeringen.no](#)



Sist oppdatert 01.09.2025

Meld. St. 40 (2020-2021) Mål med mening – Norges handlingsplan for å nå bærekraftsmålene innen 2030. Regjeringen legger frem en plan for hvordan Norge skal nå bærekraftsmålene. Meldingen gjennomgår de 17 bærekraftsmålene og de 169 delmålene, beskriver utfordringene for Norge og regjeringens politikk på disse områdene.

[Barnas transportplan - Meld. St. 20 \(2020-2021\) - regjeringen.no](https://regjeringen.no)

Meld. St. 20 (2020–2021)

Nasjonal transportplan 2022–2033

9 Barnas transportplan



Figur 9.1 Barnas transportplan. Illustrasjon av Tim Are, Kasper, Lise Kristin, Oda, Una, Alan og Melkeveien Designkontor AS

Synstolking: Illustrasjon med kollasj av barnetegninger som har trafikk som tema.

Barn og unge er både dagens og framtidens trafikanter. Et godt transportsystem skal være trafiksikkert og tilpasset alle, og lar barn og unge leve aktive liv i bygd og by. God trafikk- og arealplanlegging tar hensyn til de yngste og deres behov.

VEDLEGG 5 NASJONAL TRANSPORTPLAN NTP

Nasjonal transportplan (NTP) 2025–2036 ble lagt frem 22. mars 2024

[Nasjonal transportplan – NTP - regjeringen.no](https://www.regjeringen.no/no/tema/transport/transportplan/2025-2036)

Stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2022–2033 er en plan for hvordan man de neste tolv årene skal arbeide i retning av det overordnede målet for transportsektoren, som er: Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050. Transportplanen gir rammene for utviklingen av transportsystemet og –tilbudet i tolvårsperioden, med spesiell vekt på prioriteringer i de første seks årene.

VEDLEGG 6 NASJONAL TILTAKSPLAN FOR TRAFIKKSIKKERHET PÅ VEG 2022 - 2025

[Trafikksikkerhet | Statens vegvesen](#)

[Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2022-2025](#)



Den nasjonale tiltaksplanen for trafikksikkerhet 2022-2025 har som mål å redusere antall drepte og hardt skadde i veitrafikken, med ambisjoner om maksimalt 350 drepte og hardt skadde innen 2030.

Et utkast til Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg for perioden 2026-2029 ble sendt på høring 3. oktober 2025. Endelig versjon av tiltaksplanen vil foreligge innen 1. mars 2026

VEDLEGG 7

REGIONAL TRANSPORTPLAN TRØNDELAGE

[Regional planstrategi - Trøndelag fylkeskommune](#)