

GRONG[®]

Trafikksikkerhetsplan 2025-2028



Innholdsfortegnelse

Innledning.....	3
1. Visjoner og mål.....	4
1.1. Nasjonale og regionale føringer	4
1.2. Nasjonal transportplan	4
1.3. Tiltak for å nå nasjonale mål.....	4
1.4. Trøndelag fylkeskommune – visjoner og mål	6
1.5. Tiltak for å nå målene i Trøndelag	6
1.6. Grong kommune – visjoner og mål.....	7
2. Lovgrunnlag	8
2.1. Mandat	8
2.2. Lovgrunnlag	8
3. Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet.....	9
3.1. Nasjonalt nivå	9
3.2. Regionalt nivå	9
3.3. Kommunalt nivå.....	9
4. Ulykkesstatistikk	10
4.1. Ulykkestatistikk Norge	10
4.2. Trafikkulykker i Norge 2023	10
4.3. Ulykkeskostnader for hele landet	12
4.4. Ulykkesstatistikk Trøndelag.....	12
4.5. Ulykkesstatistikk Grong kommune	12
5. Skoleskyss	17
5.1. Regler for skoleskyss.....	17
5.2. Økonomi	17
6. Tilskudd til trafikksikkerhetsarbeid.....	18
7. Universell utforming.....	19
8. Tiltaksdel.....	20
8.1. Opplæring/informasjon/holdninger	20
8.2. Fysiske tiltak.....	21

Innledning

Trafikksikkerhet handler om å kunne bevege seg trygt i sitt lokalmiljø, enten man er fotgjenger, syklist eller bilist – barn, ungdom eller voksen. Kommunen har en viktig rolle i trafikksikkerhetsarbeidet: Som skole- og barnehageeier, arbeidsgiver, vegeier, innkjøper av transporttjenester osv. har kommunen et stort ansvar for å forebygge ulykker. Kommunen har direkte ansvar for tiltak langs kommunale veger og plasser, men også en viktig rolle for å samordne og foreslå tiltak langs øvrig vegnett.

Grong kommunes trafikksikkerhetsplan 2021-2024 ble vedtatt av kommunestyret 18.03.2021, sak 11/21. I kommunal planstrategi for Grong kommune 2024-2028 er det vedtatt at trafikksikkerhetsplan 2021-2024 skal rulleres. Planperioden for ny trafikksikkerhetsplan settes til 2025-2028.

Trafikksikkerhetsplanen er et viktig styringsverktøy for det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet. Den skal gi en oversikt over dagens situasjon, målsetting og visjoner i trafikksikkerhetsarbeidet og gi en oversikt over nødvendige tiltak som skal gjennomføres i planperioden.

Trøndelag fylkes trafikksikkerhetsutvalg deler årlig ut tilskudd til trafikksikkerhetstiltak i Trøndelag. Tiltak som er forankret i, og prioritert i kommunale vog- og trafikksikkerhetsplaner, blir foretrukket.

Skoler, barnehager, politi, velforeninger og sektormyndigheter ble i juni 2025 i eget brev invitert til å komme med innspill til planen. Det kom høringsuttalelse fra Trygg Trafikk, Statens vegvesen og Trøndelag fylkeskommune. Uttalelsene er vurdert administrativt før planen blir fremmet til politisk behandling i formannskap og kommunestyre.

1. Visjoner og mål

1.1.Nasjonale og regionale føringer

Regjeringen legger til grunn at Norge er verdensledende innen trafiksikkerhet på veg, som følge av målrettet, tverrsektoriell, kunnskapsbasert og langsiktig innsats. Trafikkulykker utgjør likevel et betydelig samfunnsproblem, og omfanget av tapte liv er uakseptabelt. Nullvisjonsmålet er sentralt for Norges arbeid med trafiksikkerhet.

Nullvisjonsmålet: Ingen skal bli drept eller skadd i trafikken.

Nullvisjonen kan ikke nås gjennom fysiske tiltak alene. Det må også legges vekt på trafikkantrettede tiltak og organisatorisk trafiksikkerhetsarbeid.

1.2.Nasjonal transportplan

Nasjonal transportplan (NTP) presenterer regjeringens transportpolitikk. Gjeldende NTP (2025–2036) ble lagt frem i 2024. Kapittel 8 omhandler nullvisjonen for drepte og hardt skadde.

I følge NTP er det overordnede målet for transportpolitikken er et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050.

Regjeringen viderefører etappemål fra tidligere om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, hvorav maks 50 skal være døde. Videre skrives det at det i 2050 ikke skal være noen omkomne i trafikken.

For å nå etappemålet om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i vegtrafikken innen 2030, vil regjeringen fokusere på følgende områder:

- Økt kontroll og håndheving
- Mer kampanjevirkosomhet
- Målrettede infrastrukturtiltak på strekninger med trafiksikkerhetsbehov
- Målrettet innsats mot utsatte trafikantgrupper

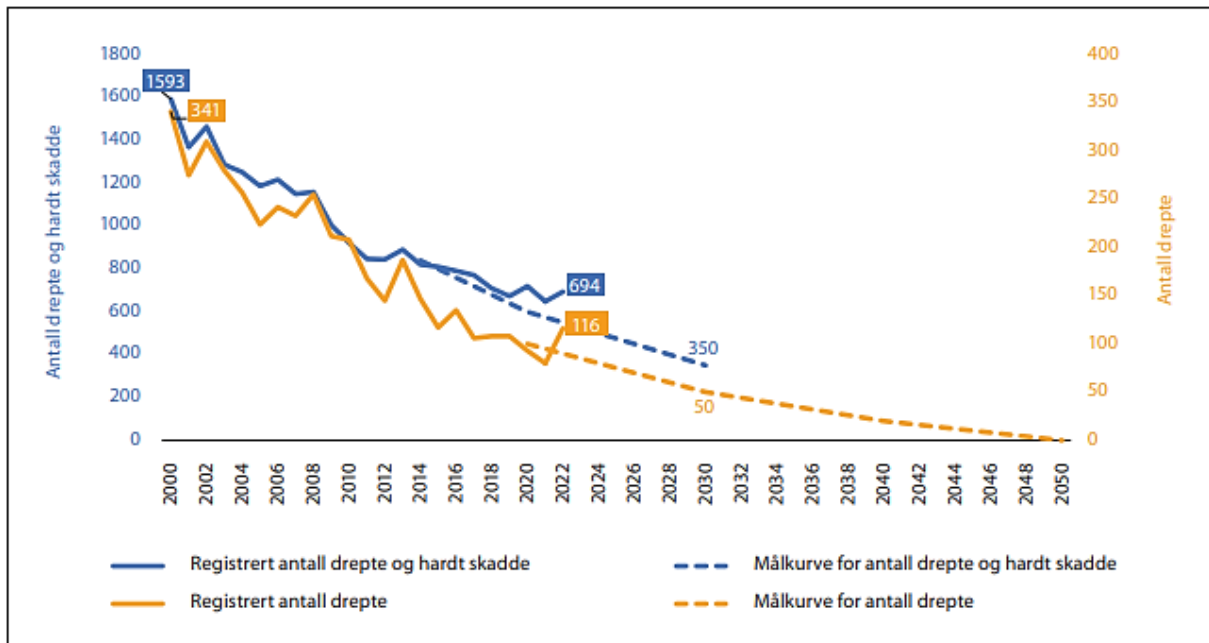
NTP inneholder et eget kapittel (8.6) for Barnas transportplan med tiltak rettet mot barn og unge som uerfarne og sårbare trafikanter.

1.3.Tiltak for å nå nasjonale mål

Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2022-2025 er utarbeidet av Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, og KS.

Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet inneholder 15 ulike innsatsområder, med 179 tiltak. Målet er det samme som i NTP, at det innen 2030 maksimalt skal være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050. Ambisjonen er høy. Tallet på drepte og hardt skadde må mer enn halveres fra 2020 til 2030, mens det for antall drepte innebærer en reduksjon med 46 prosent.

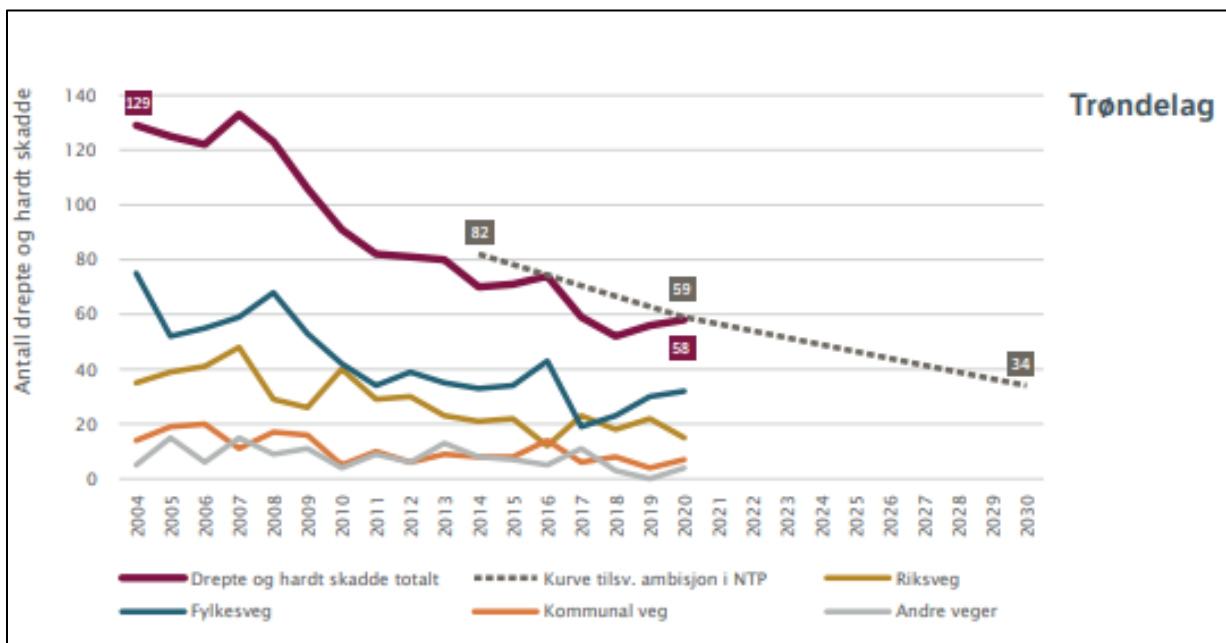
Grafen på neste side viser hvordan utviklingen mot målene har vært fram til 2022.



Av grafen (NTP fig.8.2) kan man se at det i lengre tid har gått riktig veg, men at det har vært en nylig økning i antall skadde og omkomne i trafikken.

Per millioner innbyggere har Norge 21 drepte i veitrafikken mens EU landene har 46 drepte per million innbyggere per år.

I Trøndelag har også antallet drepte og hardt skadde gått ned over lengre tid. Grafen under viser antallet hardt skadde og drepte i trafikken i Trøndelag frem til 2020. Størsteparten av tilfellene er på Fylkes- og riksveg. Dette grunnet høyere fart og mer trafikk sammenlignet med kommunal og privat veg.



Areal- og transportplanleggingen har hatt stor betydning for ulykkesutviklingen i bebygde strøk. Gjennomgangstrafikken er mange steder ledet utenom etablerte boområder. Dette gjelder for eksempel i Grong sentrum.

For å øke trafikksikkerheten, bør veg- og transportplanleggere og beslutningstagere:

- Gjøre trafikksystemet enkelt, oversiktlig, logisk og lettlest for alle trafikanter.
- Etablere sammenhengende nett med sikre og logiske transportruter for fotgjengere, syklistene og kollektivreisende.
- Øke bruken av fartsgrense 30 km/t i sentrale byområder og boligområder.
- Redusere konflikten mellom gående og syklende med separering der det er mange av disse trafikantergruppene, og mellom biltrafikken og de gående og syklende der fartsgrensen er over 40 km/t.
- Etablere et veg- og gatenett som leder gjennomgangstrafikk utenom sentrums- og boligområder.

1.4.Trøndelag fylkeskommune – visjoner og mål

Fylkeskommunen har et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket, jfr. Vegtrafikkloven § 40a. Dette ansvaret er ikke avgrenset til fylkeskommunens egne områder, men også til det å tilrå og samordne aktivitet med utgangspunkt i statlig ansvar og myndighet, kommunalt ansvar og myndighet og til aktivitet og initiativ som andre organisasjoner bidrar med. Samordningsrollen er i stor grad lagt til Trafikksikkerhetsutvalget (FTU).

Fylkeskommunen har utarbeidet en veg strategi for Trøndelag Fylkeskommune som gjelder for perioden 2023-2032. Denne strategien har følgende delmål for trafikksikkerhet:

- Antall ulykker som involverer myke trafikanter skal reduseres i perioden
- Møteulykker og utforkjøringsulykker skal reduseres
- Det skal gjennomføres gang og sykkelveginspeksjoner på eksisterende sykkelvegnett i fylket, slik at hele vegnettet er kartlagt i løpet av planperioden
- Alle veger med minst 7,5 meter vegbredde skal ha forsterket midtmerking i løpet av første halvdel av planperioden.
- Registrerte ulykkespunkt og ulykkesstrekninger skal elimineres innen 2027

Denne strategien har hatt svært negative trafikksikkerhetskonsekvenser for Grong da fylkeskommunen ikke lenger ønsker å ta sitt ansvar for drift av belysning langs fylkesvegen i Grong sentrum som brukes av alle former for trafikanter, myke så vel som harde. Fylkesveg 7030 kan betegnes som hoved ferdselsåren i kommunens største og eneste tettsted.

1.5.Tiltak for å nå målene i Trøndelag

Fylkeskommunen har et overordnet og helhetlig koordineringsansvar etter vegtrafikklovens § 40a. Fylkeskommunen har et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerhet i hele fylket. Dette ansvaret gjelder også riksveger og kommunale veger og ivaretas gjennom Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU).

Fylkeskommunen har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av fylkesvegnettet.

Fylkeskommunen støtter det trafikanterrettede arbeidet spesielt gjennom tilskuddordning som er særlig rettet mot dette.

Overordnet mål for trafikksikkerhetsarbeidet er at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i trafikken. Trafikksikkerhetsarbeidet skal bidra til at risikoen for at ulykker skjer og at konsekvensene når de skjer minimaliseres.

Kommunene kan gi innspill til tiltak på fylkeskommunale veger.

For å initiere, systematisere og effektivisere arbeidet i kommunene er tiltakene «Trafikksikker kommune» og kommunale trafikksikkerhetsplaner utviklet.

Det er betenkelig at fylkeskommunen velger å redusere nivået med belysning i Grong når de ønsker å redusere antallet ulykker i trafikken.

1.6.Grong kommune – visjoner og mål

Grong kommune støtter opp om Nullvisjonen og dette legges til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet. Målet med trafikksikkerhetsplanen er å forebygge ulykker og sikre tryggere ferdsel. Målsettingen kan sammenfattes på følgende måte:

- Arbeide for å redusere antall trafikkulykker og øke trygghetsfølelsen på alle veger. Ulykker med skadde/drepte personer i trafikken skal reduseres.
- Sørge for økt fokus på trafikksikkerhet i alle kommunens sektorer.
- Ha en oppdatert oversikt over ulykkessituasjonen i kommunen og arbeide for å fjerne ulykkesbelastete punkter

Trafikksikkerhetsplanens tiltaksdel er retningsgivende for kommunens arbeid med trafikksikkerhetstiltak.

2. Lovgrunnlag

2.1.Mandat

Grong kommunestyre vedtok den 20.06.2024 «Kommunal planstrategi – Grong kommune 2024-2027. Rullering av Trafikksikkerhetsplanen ble lagt inn i kommunal planstrategi.

2.2.Lovgrunnlag

Kommunen har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet. Som vegeier har kommunen også et spesifikt ansvar for trafikksikkerhetstiltak på kommunale veger. I henhold til folkehelseloven og plan- og bygningsloven, har kommunen et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker lokalt. Kommunen har myndighetsområder og virkemidler som kan bidra til økt innsats i det lokale trafikksikkerhetsarbeidet. Kommunen er en stor arbeidsgiver og kjøper av transporttjenester. I tillegg er kommunen eiere av barnehager og skoler.

Ansvar for trafikksikkerhetsarbeidet er hjemlet i følgende lover:

- Vegtrafikkloven § 40a (LOV-1965-06-18-4). Fylkeskommunen har et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket.
- Vegloven § 20 (LOV-1963-06-21-23). Kommunen har ansvaret for utgifter til planlegging, bygging, utbedring, vedlikehold og drift på kommunale veger.
- Folkehelseloven (LOV-2011-06-24-29). Kommunen skal fremme folkehelse innen de oppgaver og med de virkemidler kommunen er tillagt, herunder ved lokal utvikling og planlegging, forvaltning og tjenesteyting.
- Plan- og bygningsloven (LOV-2008-06-27-71). Kommunestyret har ledelsen for den kommunale planleggingen og skal sørge for at plan- og bygningslovgivningen følges i kommunen.
- Lov om grunnskolen og den videregående opplæringen (Opplæringsloven). Skolene skal planlegges, bygges, tilrettelegges og drives slik at det blir tatt hensyn til trygghet, helse, trivsel og læring til elevene. Skolen skal aktivt og systematisk arbeide for å fremme helsa, miljøet og tryggheten til elevene. Kommunen er ansvarlig for skyss av grunnskolelever som har rett til skyss på grunn av særlig farlig eller vanskelig skoleveg.
- Læreplanverket for Kunnskapsløftet. Inneholder kunnskapsmål om trafikk etter 4., 7. og 10. trinn.

3. Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet

3.1.Nasjonalt nivå

Det er samferdselsdepartementet som legger de nasjonale målene for transportpolitikken i Norge gjennom Nasjonal transportplan (NTP). NTP gir mål og føringer for transportpolitikken for 10 år framover og revideres hvert fjerde år.

Statens vegvesen er samferdselsdepartementet fagorgan og er ansvarlig for koordinering av arbeidet med forslag til Nasjonal transportplan. I tillegg til å være fagorgan for samferdselsdepartementet er Statens vegvesen fagorgan for fylkeskommunene.

Stortinget har ansvaret for å bevilge ressurser til Statens vegvesen som sikrer drift og vedlikehold av riksvegene.

3.2.Regionalt nivå

Fra 01.01.2020 overtok fylkeskommunene ansvaret for alle fylkesveger. Dette innebærer drift og vedlikehold, planlegging og utbygging av fylkesveger. Gjennom fylkesvegplanen og økonomiplanen prioriterer fylkestinget innsatsområdene på fylkesvegnettet.

"Fylkeskommunen har et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket", jamfør Vegtrafikklovens § 40a.»

Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU) er underlagt fylkestinget, og er rådgivende i trafikksikkerhetsarbeidet. FTU har syv medlemmer som velges fra fylkestinget. I tillegg til valgte medlemmer deltar følgende institusjoner som konsultative medlemmer med møte- og talerett, men uten stemmerett:

- Trøndelag politidistrikt
- Statsforvalteren i Trøndelag
- Trygg Trafikk
- Fylkeskommunens administrasjon
- Utrykningspolitiet
- Statens vegvesen

Utvalget skal medvirke til at trafikksikkerhetshensyn blir ivaretatt innenfor all planlegging og drift gjennom et tett samarbeid med øvrige fylkeskommunale organ samt eksterne.

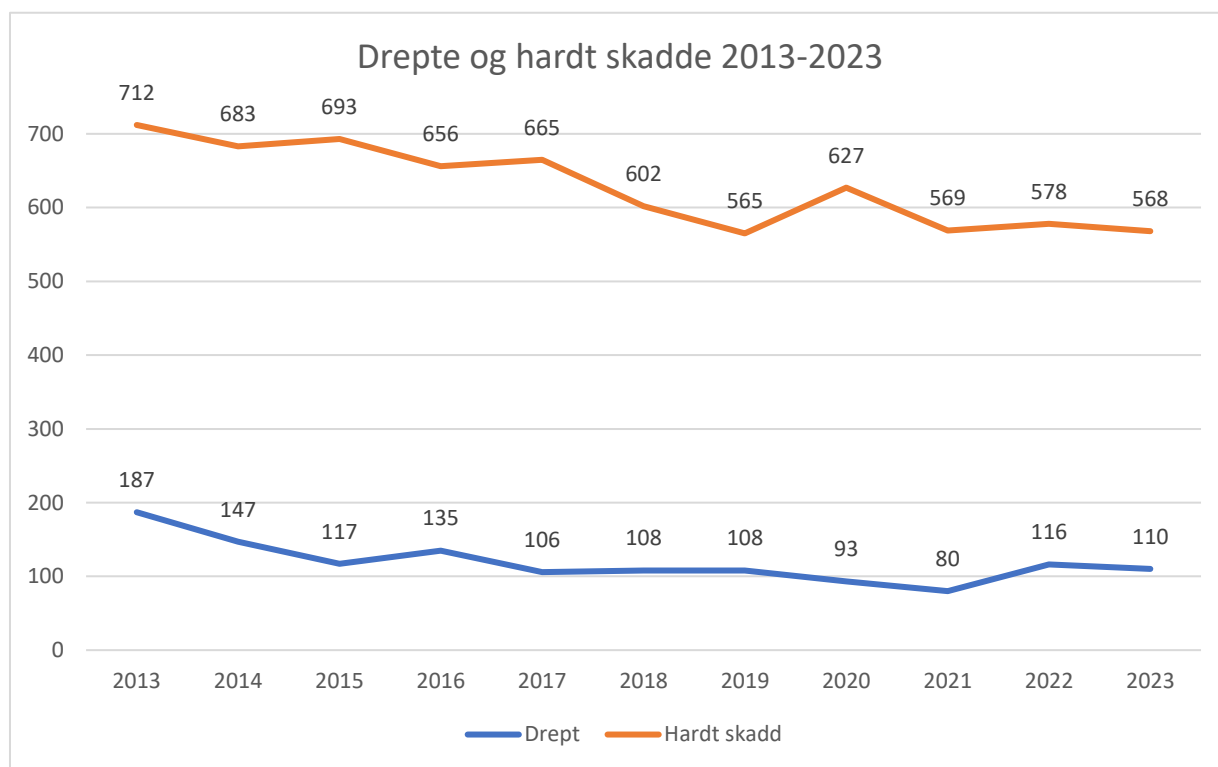
3.3.Kommunalt nivå

Kommunestyret har det overordna politiske ansvaret for trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen. Dette ansvaret er delegert til formannskapet som er kommunens trafikksikkerhetsutvalg.

4. Ulykkesstatistikk

4.1. Ulykkestatistikk Norge

I perioden 2013 – 2023 er det omkommet i alt 1307 personer i Norge. Figuren under viser at det er en nedgang i antall drepte i trafikken. Antall drepte i 2013 var 187 mens antall drepte i 2023 var 110.

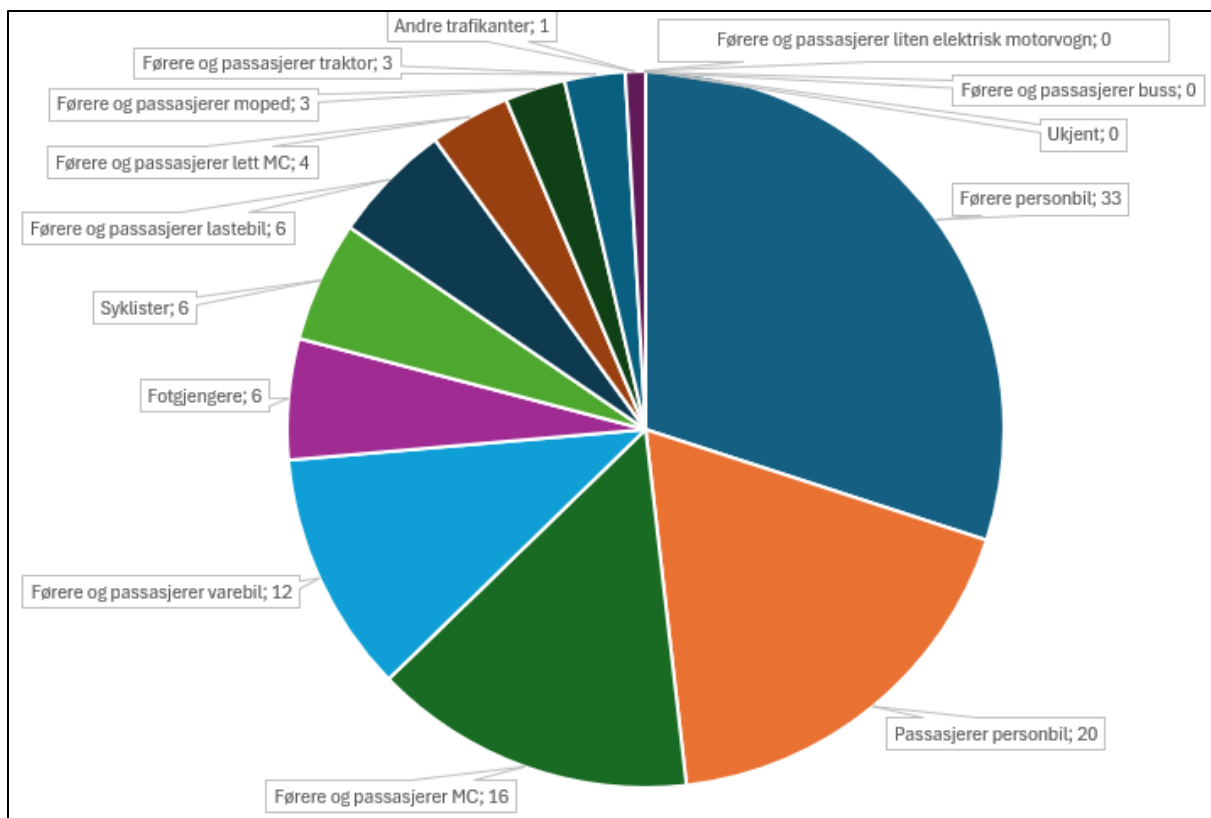


4.2. Trafikkulykker i Norge 2023¹

Ulykkesstatistikken for 2023 viser at av de 110 personene som ble drept i trafikken var 81 personer menn og 29 personer kvinner.

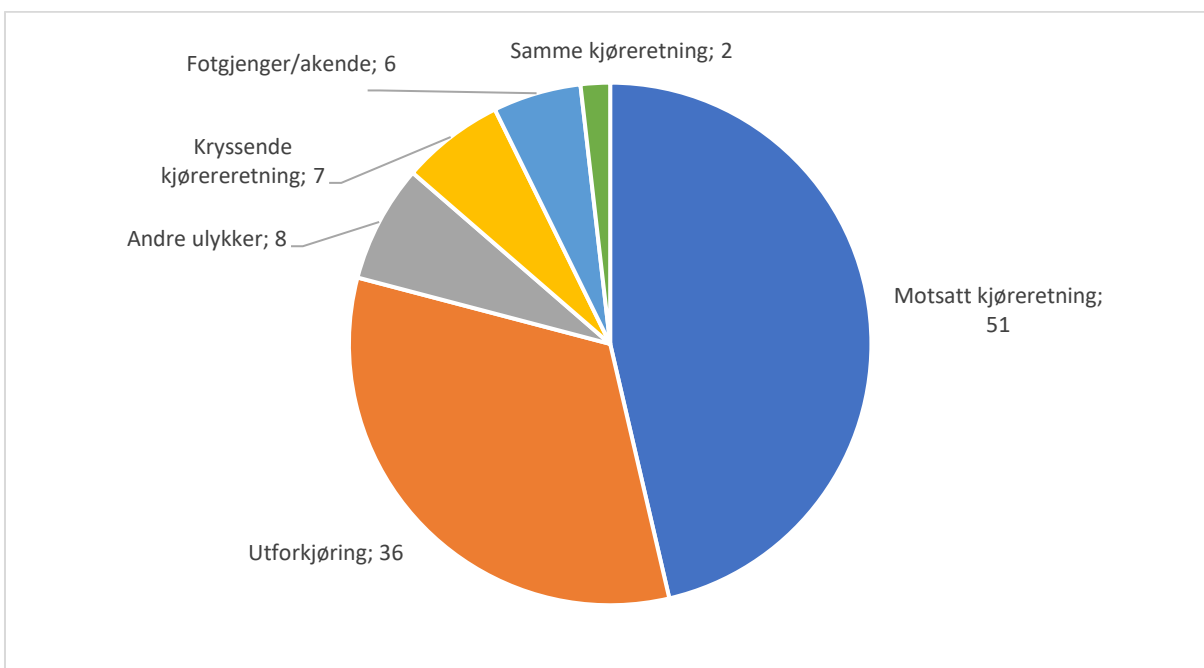
Kakediagrammet nedenfor viser hvilke typer trafikanter som var mest utsatte for å dø i trafikken i 2023. Personbil sjåførere og passasjerer sto for nesten halvparten av de omkomne i trafikken, fotgjengere og syklister sto for 12 av de 110 døde.

¹ [Trine](#) database over trafikkulykker i Norge



Fordelt på aldersgrupper var det 7 drepte i trafikken som var mellom 0-15 år, 20 av personene var mellom 16-24 år, 23 personer var mellom 25-44 år, 37 personer mellom 45-64 år og 23 personer var 65 år eller eldre.

Omkomne i 2023 etter typen ulykke er vist i diagrammet under. Møteulykkene utgjør den største ulykkes gruppen, på andreplass kommer utforkjøringer. Disse to ulykkestypene står for over ¾ av alle dødsfall i trafikken.



I følge NTP er førerfeil en utløsende eller medvirkende faktor i de fleste alvorlige ulykker. Høy fart, rus, uoppmerksomhet og risikoadferd er gjengangere som årsak til alvorlige trafikkulykker.

4.3. Ulykkeskostnader for hele landet

De samfunnsøkonomiske kostnadene ved trafikkulykker er om lag 20 milliarder pr. år. En reduksjon i antall ulykker vil spare samfunnet for store kostnader, både økonomisk og ikke minst menneskelig.

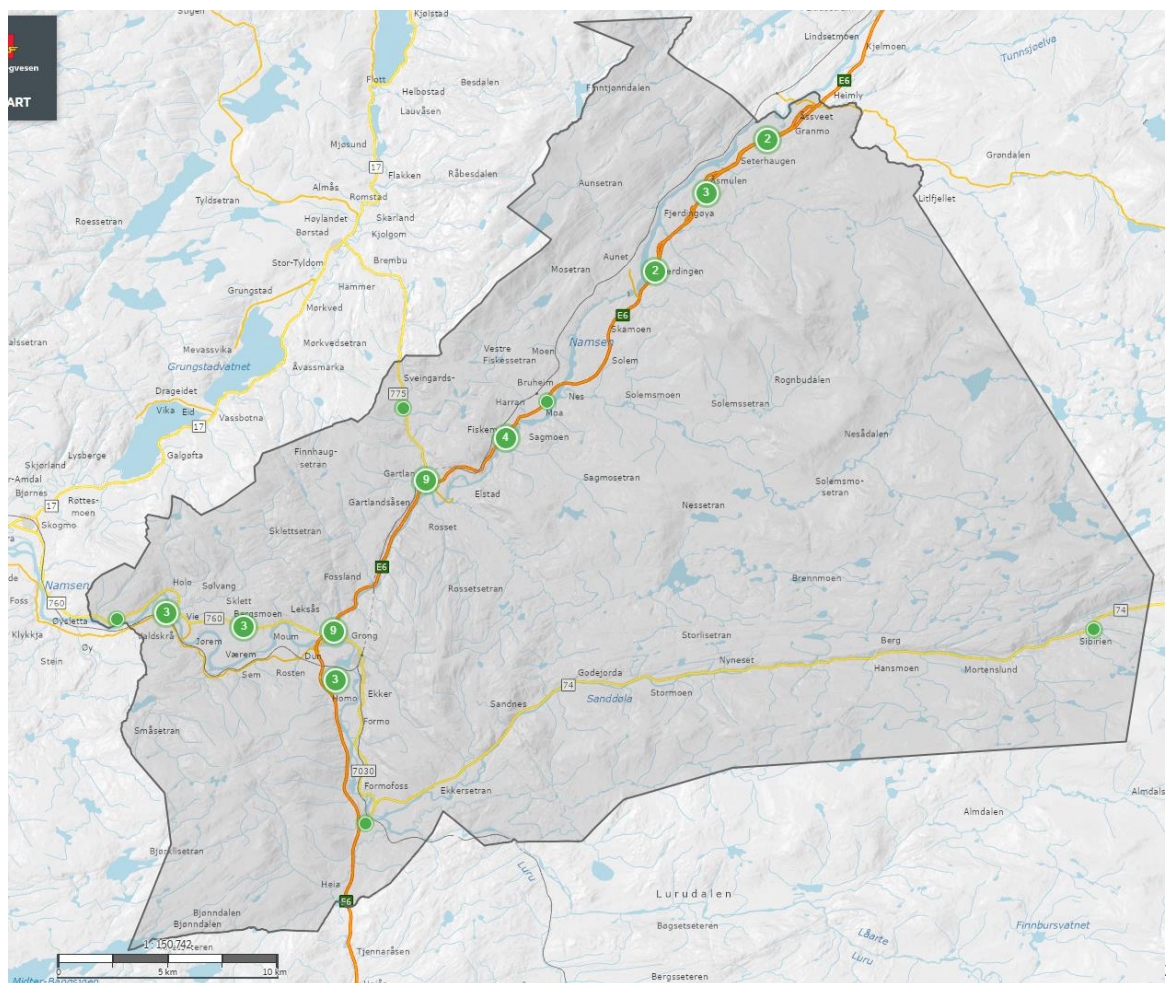
Trafikkulykker fører ofte til store lidelser og økte kostnader til livsopphold, noe som bidrar til redusert livskvalitet. Den enkeltes pårørende får også ulemper av både praktisk og psykisk karakter. I tillegg påføres samfunnet store kostnader knyttet til medisinsk behandling, tapt arbeidsinnsats og materielle kostnader. Målet med trafiksikkerhetsarbeidet er å redusere de alvorligste personskadeulykkene

4.4. Ulykkesstatistikk Trøndelag

Antall drepte i trafikken i Trøndelag var 11 i 2023 mens det i 2013 omkom 18 personer i trafikken. I løpet av 2013-2023 har 133 mennesker mistet livet i trafikken i Trøndelag. Antall hardt skadde har gått fra 62 til 42, og antallet lettere skadde er mer enn halvert fra 560 til 255. En meget positiv utvikling.

4.5. Ulykkesstatistikk Grong kommune

Fra 2013 til 2025 er det registrert 43 ulykker med personskade i Grong Kommune. Se kartet under



Disse ulykkene har resultert i 74 personskader. 3 dødsfall, 5 hardt skadde, og 66 personer lettere skadd.

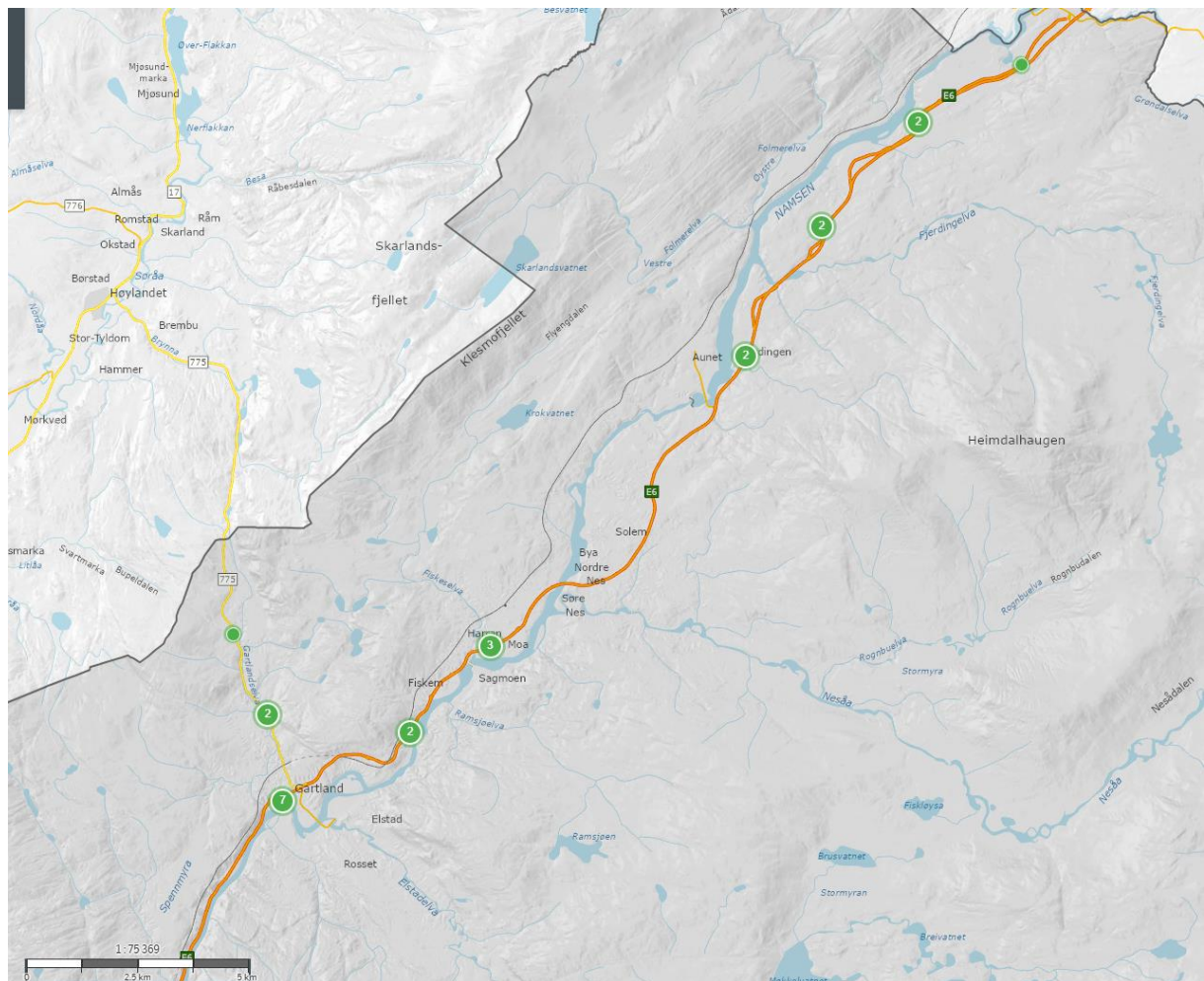
51 av personskadene er fører eller passasjer i personbil. Bare 2 av de 74 skadde var fotgjengere eller syklist.

De nasjonale trendene er reflektert i Grongs ulykkesstatistikk hvor det overveldende flertallet av ulykkene med personskade er møteulykker eller utforkjøringer med personbil.

Av personskadene i Grong i perioden 2013 til 2023 var 34 på E6, 23 på fylkesveg, 2 på kommunal veg, og de resterende 15 på privat, skogsbil eller ukjent vegtype.

I 2023 var det 2 personskadeulykker. En av disse skjedde på E6 og en på fylkesveg.

E6 har i de senere årene blitt oppgradert fra Harran sentrum og Nordover. Av de 7 ulykkene på denne strekningen i løpet av 2013-2023 er bare 1 fra etter 2020. Stedet hvor den siste ulykken nord for Nesbrua inntraff er ikke lenger Europavei etter siste byggetrinnet på prosjektet åpnet i 2024.



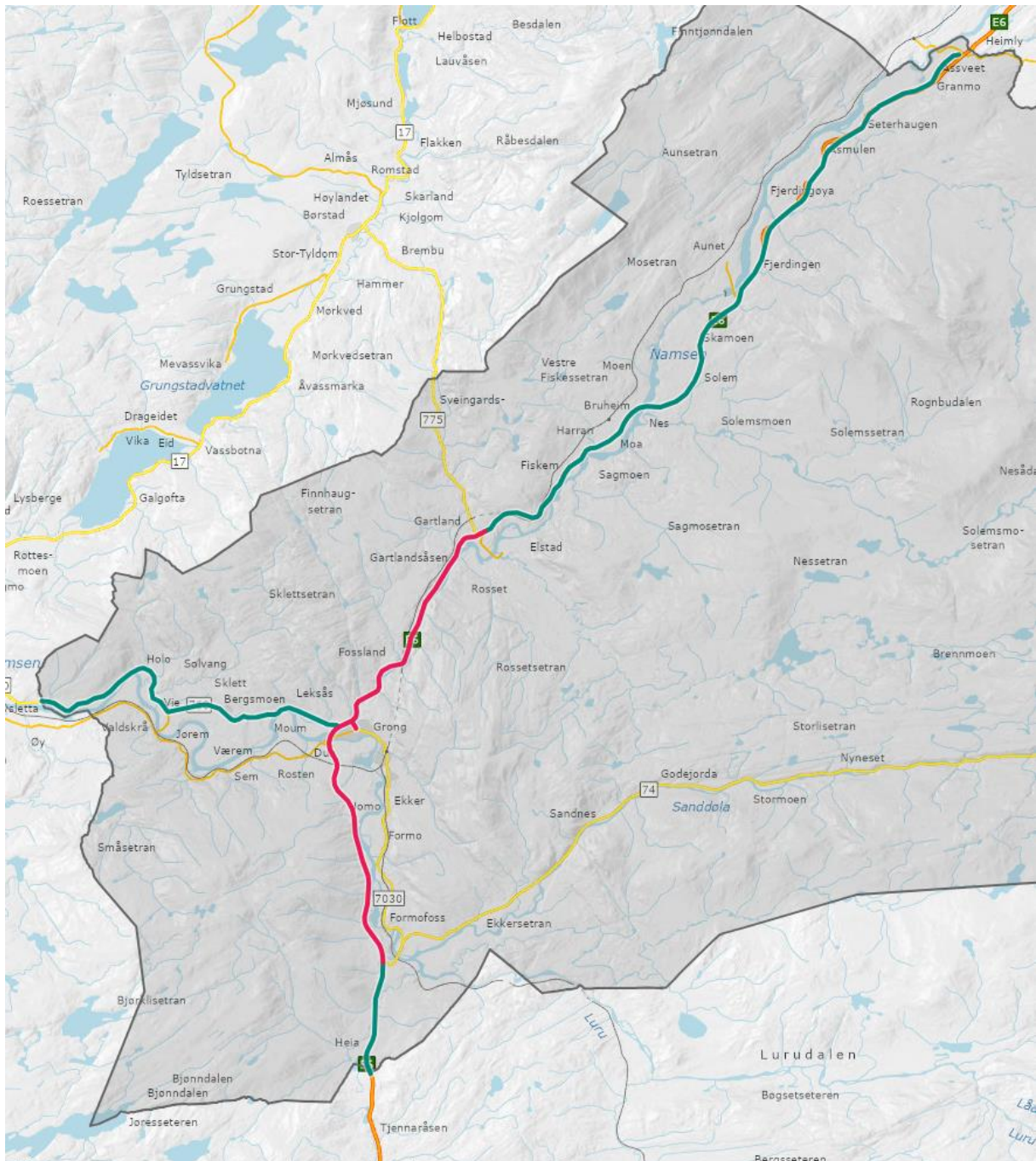
Kart over ulykker Nord for Fossland 2013-2023. Gartlands krysset utpeker seg som overrepresentert med 7 av de 22 ulykkene.

Antall trafikulykker med personskade i Grong kommune 2013-2023

Sted	Antall
E6 Medjå-gartland (inkl. Gartlandskrysset 4)	9
FV760	7
E6 Gartland-Nes bru	5
E6 Medjå	4
FV775	3
FV74	2
Kommunal sentrumsveg	2
privat veg	2
FV7030	1
FV7040	1

Av diagrammet under kan man se at den «farligste» strekningen i Grong er mellom Medjå og Gartland på E6. Etter dette kommer FV760 og E6 fra Nesbrua og til Grøndalselv (Namsskogan). Disse 3 strekningene sto for over halvparten av ulykkene i tidsrommet 2013 til 2023. Det bør bemerkes at E6 Harran til Grøndalselv har blitt utbedret og det bare har vært 1 ulykke der siden 2020.

De siste 3 årene viser at de «farligste strekkene» er FV760 og E6 ved Medjå. Dette er også de tyngst trafikkerte strekningene.



Kart over Grongs mest trafikkerte veger. Rød farge (E6 fra Bjørgan til Gartland) har døgnmiddel trafikk på over 2500 kjøretøy, De Grønne vegene har alle 1400-2500 kjøretøy i døgnmiddel trafikk. De markerte vegene står for 75% av Grongs trafikkskader. De mest alvorlige ulykkene har også en sammenheng med høy fart og disse vegene har høyest tillatte hastighet.

Den vegen som kan sies å være underrepresentert i forhold til trafikkmengde og lengde er FV 7030. Dette er nok grunnet god belysning langs hele vegen langs tettstedet Grong. Det er mange som går langs fylkesvegen på tross av at det er gangveg, dette fører til mange skumle situasjoner som kunne vært verre uten belysning.

Ulykkene i Grong resulterte i følgende skader i perioden 2013-2023. 2020 var ett særlig dårlig år.

År	lf	Drept	lf	Hardt skadd	lf	Lettere skadd	lf	Sum	lf
2023		0		0		2		2	
2022		2		0		9		11	
2021		0		0		8		8	
2020		0		2		17		19	
2019		0		1		4		5	
2018		0		0		0		0	
2017		0		1		5		6	
2016		0		0		4		4	
2015		0		0		5		5	
2014		0		0		5		5	
2013		1		1		7		9	
Sum		3		5		66		74	

Det er en klar sammenheng mellom fart og antall ulykker med personskade. 56 av 74 ulykker skjedde i 80 eller 90 soner. Samtlige dødsfall skjedde i 80 eller 90 soner.

Under er tabell med personskader i Grong Kommune mot årstall og fartsgrense på skadestedet. Bare 1 av 74 skader skjedde i soner under 50km/t.

År	lf	10	lf	20	lf	30	lf	40	lf	50	lf	60	lf	70	lf	80	lf	90	lf	100	lf	110	lf	Ukjent	lf	Sum	lf
2023		0		0		0		0		0		0		0		1		1		0		0		0		2	
2022		0		0		0		0		0		0		1		9		1		0		0		0		11	
2021		0		0		0		0		1		0		0		7		0		0		0		0		8	
2020		0		0		1		0		4		0		1		13		0		0		0		0		19	
2019		0		0		0		0		0		0		1		4		0		0		0		0		5	
2018		0		0		0		0		0		0		0		0		0		0		0		0		0	
2017		0		0		0		0		0		0		0		6		0		0		0		0		6	
2016		0		0		0		0		1		0		0		3		0		0		0		0		4	
2015		0		0		0		0		0		1		1		3		0		0		0		0		5	
2014		0		0		0		0		2		0		0		3		0		0		0		0		5	
2013		0		0		0		0		2		2		0		5		0		0		0		0		9	
Sum		0		0		1		0		10		3		4		54		2		0		0		0		74	

5. Skoleskyss

5.1.Regler for skoleskyss

Elever i 2.-10. årstrinn som bor mer enn fire kilometer fra skolen har rett til gratis skyss. For elever i 1. årstrinn er skyssgrensa to kilometer. Elever som har særlig farlig eller vanskelig skoleveg, har rett til gratis skyss uten hensyn til veglengda. Etter opplæringslova skal skolevegen regnes «fra dør til dør etter farande veg». Det vil si at det er den korteste traseen som til en hver tid er farbar som skal regnes.

Reglene for skoleskyss i Grong kommune ble sist revidert i 2024 da hver strekning ble vurdert av ett utvalg med nye retningslinjer vedtatt i PS 65/2024 kommunestyremøte 12.12.2024.

Grong kommune har to grunnskoler, en videregående skole og en folkehøgskole. Dette er Grong barne- og ungdomsskole på Medjå og Harran oppvekstsenter avd. skole i Harran og Grong videregående skole og Namdals folkehøgskole på Medjå.

Bergsmo oppvekstsenter ble lagt ned høsten 2015 og dette endret strukturen på skoleskyssen i kommunen. Flere elever fikk lengre skoleveg og dermed rettighet til skyss. I et folkehelseperspektiv er det ønskelig at flest mulig kan sykle til skolen og dette gjør at kommunen ønsker å prioritere gang/sykkelveg langs FV760 på strekningen Bergsmo-Medjå. Strekningen med ny gang- og sykkelveg er ca 3,5 km. Det er 447 innbyggere i den delen av kommunen som ville brukt en slik gang og sykkelveg inn til sentrum. Det har vært spørsmål om gang og sykkelveg over Nes bru på Harran til nytte for de 112 innbyggerne som bor nord for Nes bru. Gang og sykkelveg til Sørheim vurderes også som viktig for de 99 innbyggerne i den retningen. Befolkningstallene er per 1.1.2025.

For elever i den videregående skolen må elevene ha mer enn 6 km til skolen for å få rett til gratis skyss. Det er fylkeskommunen som har ansvar for skyss til og fra skolen. Elever med funksjonshemninger, som har behov for skyss, har rett til gratis skyss mellom hjem og skole og dersom de har behov for å reise hjem før skoledagen er over.

På- og avstigning for elevene ved den videregående skolen er i Granvegen, som er en kommunal veg. Her mangler busslomme, kantstein, og belysningen i det travle krysset er av lav kvalitet. Dette gjør at det lett kan oppstå trafikkfarlige situasjoner.

5.2.Økonomi

Det økonomiske ansvaret for skyss er regulert i opplæringslova §13-4. Fylkeskommunen organiserer skyss til grunnskoleelever som har rett til skyss på grunn av avstand, men kommunen betaler refusjon til fylkeskommunen etter persontakst. For grunnskoleelever som ikke har rett til skyss på grunn av avstand, men på grunn av farlig skoleveg, er det kommunen som har både organisatorisk og økonomisk ansvar.

6. Tilskudd til trafikksikkerhetsarbeid

Fylkestinget i Trøndelag gir tilskudd til tiltak som forbedrer trafikksikkerheten i kommunene. For å søke om midler må kommunen ha utarbeidet en trafikksikkerhetsplan. Midlene kan gå til holdningsskapende arbeid og til fysiske tiltak som ønskes gjennomført på kommunal eller fylkeskommunal veg.

Vektlegging ved prioritering av søknader er:

- Tiltak rettet mot barn og ungdom
- Forankring og prioritering i kommunal trafikksikkerhetsplan
- Gjennomførbarhet i tildelingsåret
- Hjertesonetiltak (tiltak nær skoleområdet)
- Tiltak innenfor en radius på 2 km fra grunnskoler
- Stimulering til stor grad av egeninnsats og frivillig arbeid
- Samordning av innsats mellom flere aktører

Begrepet hjertesonen brukes om et område rundt skolen, som må være trafikksikkert og uten biltrafikk.

Mange foreldre velger å kjøre barna til skolen, noe som skaper uoversiktlige og farlige situasjoner. For å gjøre områder rundt skolene tryggere, og motivere flere barn og unge til å gå og sykle, ønsker fylkeskommunen å skape bilfrie soner, ved at barna går av på markerte stopp- og hentesteder (droppsoner) utenfor denne sonen.

Både kommune og lag/foreninger kan søke om trafikksikkerhetsmidler.

7. Universell utforming

Hovedsiktemålet med universell utforming er å oppnå likestilling og deltakelse for personer med nedsatt funksjonsevne ved å fjerne eksisterende funksjonshemmende barrierer og hindre.

Et universelt utformet transportsystem er så langt som mulig brukbart for alle mennesker, uten behov for tilpasning eller spesiell tilrettelegging. Dette er viktig for å oppnå likeverd og deltakelse i samfunnet, uavhengig av funksjonsevne. All ny infrastruktur skal utformes etter prinsippet om universell utforming. I tillegg kan det være et behov for oppgradering av holdeplasser og knutepunkt.

Ot.prp. nr. 44 (2007-2008) Om lov om forbud mot diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne (trådte i kraft 1.januar 2009). Loven inkluderer krav til universell utforming av nye boliger, inklusive stasjoner og terminaler. Disse kravene tas inn i plan- og bygningsloven og i skjerpede krav i teknisk forskrift. I loven er universell utforming definert som utforming eller tilrettelegging av hovedløsningen slik at virksomheten kan benyttes av flest mulig.

I praksis er det først og fremst de fysiske forholdene som vil være gjenstand for universell utforming. For eksempel vil den fysiske utformingen av selve transportmidlet være avgjørende for bruk av en transporttjeneste.

8. Tiltaksdel

Tiltaksdelen gjelder for perioden 2025 – 2028. Tiltaksdelen kommer i to deler, en del for opplæring/informasjon/holdninger og en del for fysiske tiltak.

Når det gjelder tiltak for opplæring/informasjon/holdninger er disse tiltakene i all hovedsak videreført fra tiltaksdelen i Trafikksikkerhetsplan for 2016-2019.

8.1.Opplæring/informasjon/holdninger

BARNEHAGER

Nr.	Tiltak	Ansvar	Tidsperiode
9.1.1	Lære seg å ferdes i trafikken	Grong kommune	Hele året
9.1.2	Arbeide for å øke bruken av hjelm, bilbelte, bilstol, og refleks	Grong kommune	Hele året

GRUNNSKOLER

Nr.	Tiltak/målgrupper	Ansvar	Tidsperiode
9.1.3	Øke bruk av refleks herunder utdeling av refleksvest til 1. klasse	Grong kommune	Høst/vinter
9.1.4	Sykel- og mopedopplæring	Grong kommune	Vår/høst
9.1.5	5 – 7 trinn Trafikkdag	Grong kommune	Vår/høst
9.1.6	Gjennomføre aksjoner for å få elever til å gå/sykle til skolen. Foreldrekjøring tas opp som tema i dialog mellom skole og foreldre.	Grong kommune	Hele året

VIDEREGÅENDE SKOLE

Nr.	Tiltak	Ansvar	Tidsperiode
9.1.7	Temadager om trafikksikkerhet ved Grong videregående skole	Grong videregående skole	Hele året
9.1.8	Videreføring av kjøreopplæring ved Grong videregående skole	Grong videregående skole	Hele året

OVERVÅKNINGS- OG KONTROLLTILTAK

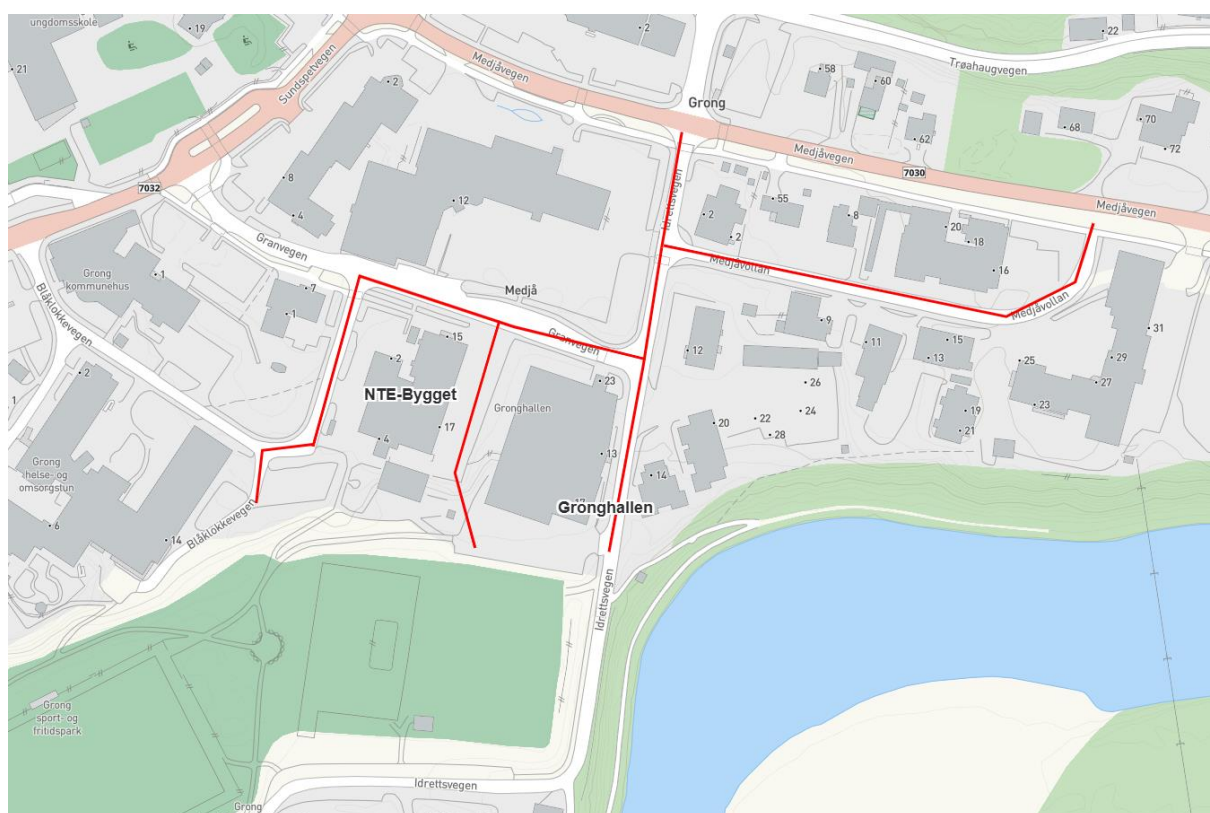
Nr.	Tiltak/målgrupper	Ansvar	Tidsperiode
9.1.9	Trafikkontroller i samarbeid med UP, Tollvesen og Biltilsynet	Politiet i Namdal	Hele året
9.1.10	Patrolje, generell overvåkning av trafikken	Politiet i Namdal	Hele året
9.1.11	Holdningsskapende og forebyggende arbeid innen trafikksikkerhet	Politiet i Namdal	Hele året

8.2.Fysiske tiltak

Gang/sykkelveg, gatebelysning, møteplasser, breddeutvidelse, fastdekke med mer. Inkluderer ikke driftsoppgaver som siktutbedring, skilting eller hull lapping.

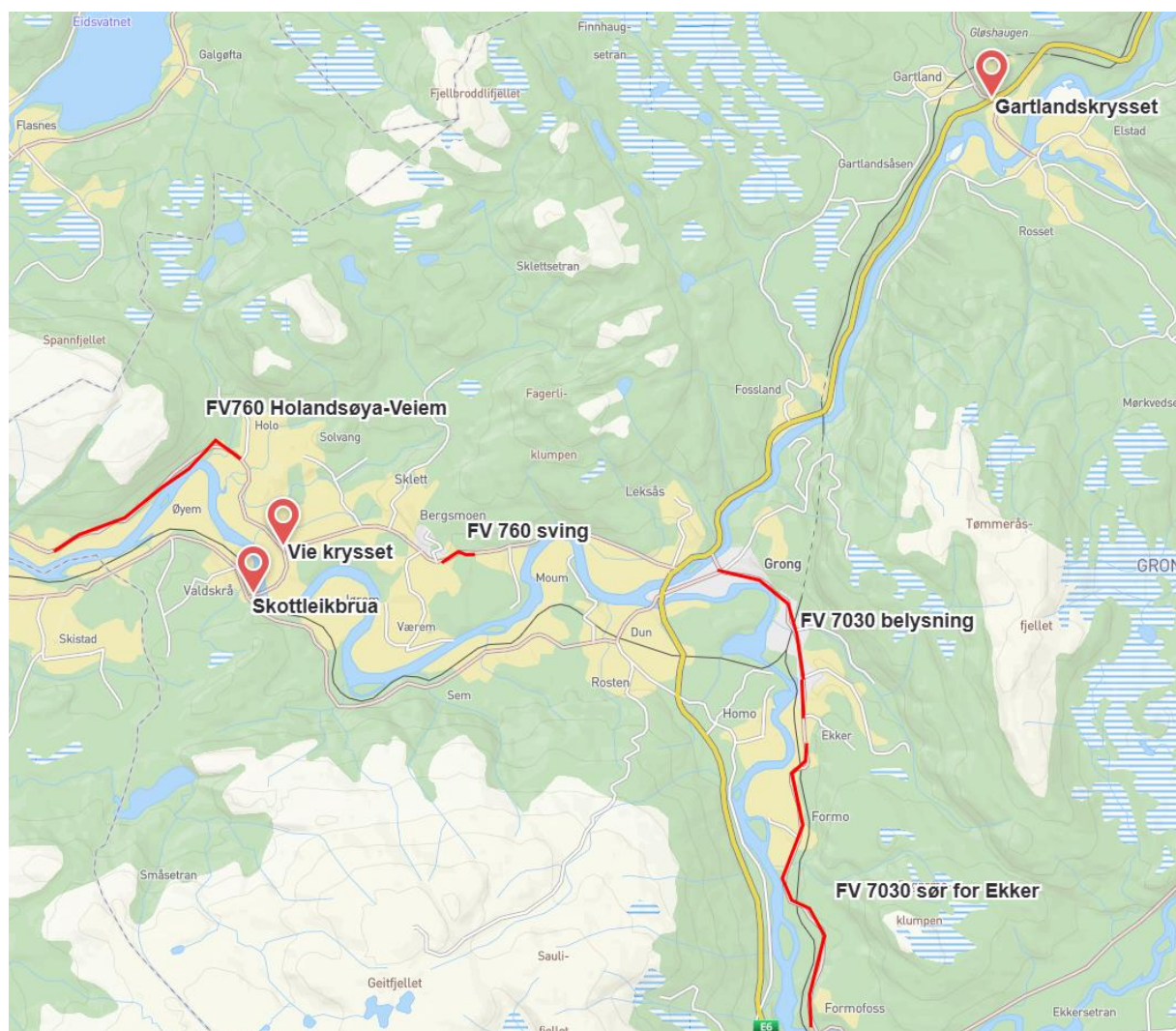
KOMMUNALE VEGER

Nr.	Tiltak	Prioritet	Ansvar	Tidsperiode
9.2.1	Trafikksikkerhetstiltak i Grong sentrum. Gjelder tiltak i området rundt NTE-Bygget, Granvegen, Idrettsvegen, Medjåvøllan, og Blåkløkkevegen. Inkluderer blant annet busslomme ved idrettshallen og forbedring av gatebelysning i Grong sentrum.	1	Grong kommune	Vurderes i økonomiplan



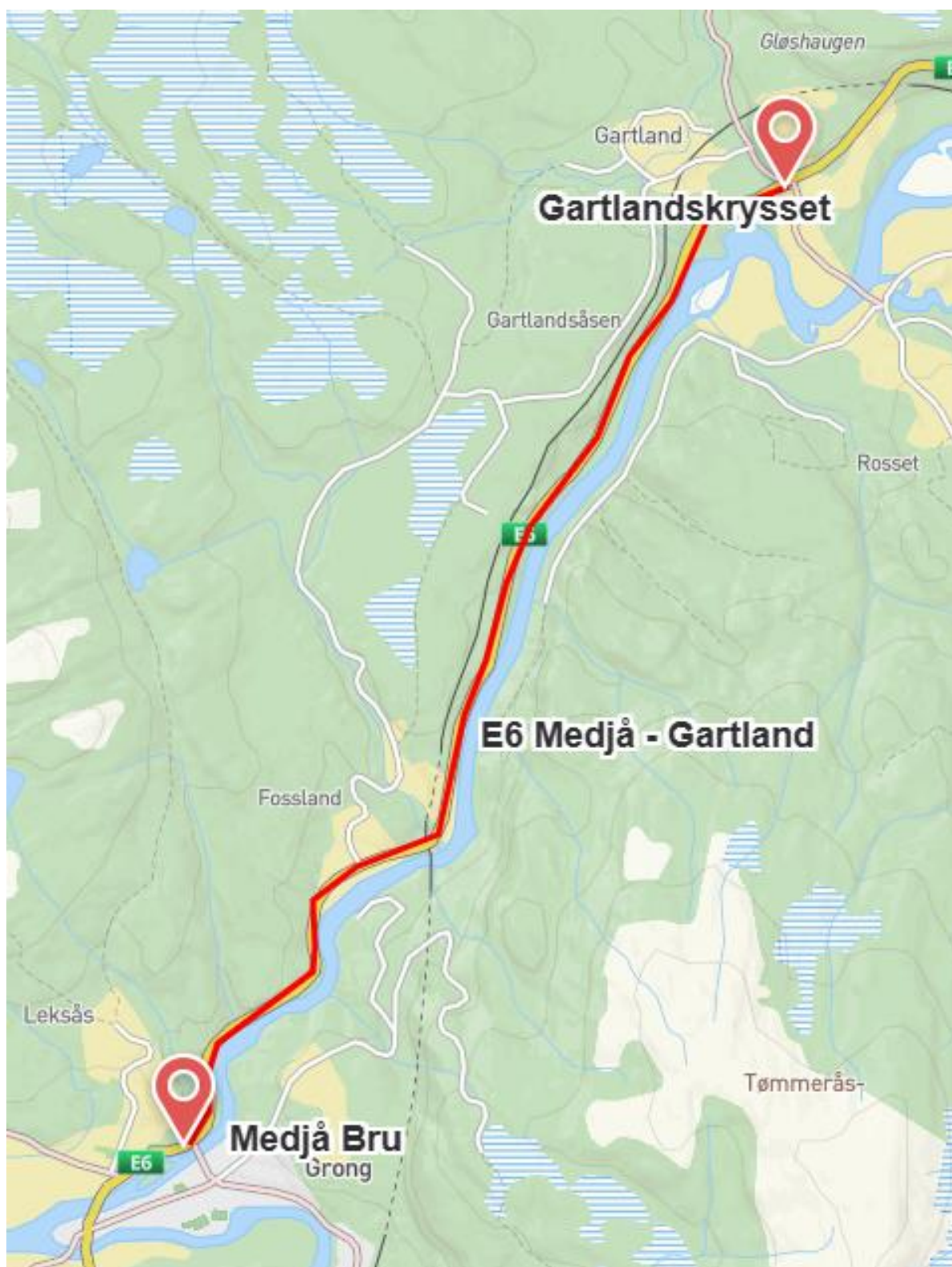
FYLKESVEGER

Nr.	Tiltak	Prioritet	Ansvar	Tidsperiode
9.2.2	Utbedring av Gartlandskrysset	1	Trøndelag fylkeskommune	Vurderes i fylkesvegplanen
9.2.3	Videre drift av Belysning langs FV 7030	2	Trøndelag fylkeskommune	Vurderes i fylkesvegplanen
9.2.4	Utbedring av Vie-krysset på FV760	3	Trøndelag fylkeskommune	Vurderes i fylkesvegplanen
9.2.5	Breddeutvidelse FV760 Holandsøya til Veiem	4	Trøndelag fylkeskommune	Vurderes i fylkesvegplanen
9.2.6	Utbedring av ulykkes utsatt sving ved Vårryggen på FV760	5	Trøndelag fylkeskommune	Vurderes i fylkesvegplanen
9.2.7	Utbedring av FV7030 sør for Ekker	6	Trøndelag fylkeskommune	Vurderes i fylkesvegplanen
9.2.8	Forsterking Skottleikbrua	7	Trøndelag fylkeskommune	Vurderes i fylkesvegplanen



EUROPAVEIER (E6)

Nr.	Tiltak	Prioritet	Ansvar	Tidsperiode
9.2.9	Strekningen Medjå – Gartland (inkludert Gartlands krysset)	1	Statens vegvesen	Forprosjekt i gang. Må få innpass i NTP



GANG- OG SYKKELVEG LANGS FYLKESVEG OG EUROPAVEG

Nr.	Tiltak	Prioritet	Ansvar	Tidsperiode
9.2.10	Forlenging av gangveg forbi fjernvarmen til Åvegen, 0,3km	1	Trøndelag fylkeskommune	Vurderes i fylkesvegplanen
9.2.11	Medjå – Bergsmo (FV760) 3,5km	2	Trøndelag fylkeskommune	Vurderes i fylkesvegplanen
9.2.12	Medjå – Sørheim (FV7032/FV7040) (Sundspetvegen/Sørsivegen) 1,5km	3	Trøndelag fylkeskommune	Vurderes i fylkesvegplanen
9.2.13	Harran – Bya (E6 over Nesbru), 1,2km	4	Statens vegvesen	Må få innpass i NTP



GANG- OG SYKKELVEGER LANGS KOMMUNEVEG

Nr.	Tiltak	Prioritet	Ansvar	Tidsperiode
8.2.14	Tømmerås – fra gamle samvirkelaget til Tømmeråshøla (Ravnklovegen) 0,75km	1	Grong kommune	Vurderes i økonomiplan en

