



Inderøy kommune
Best - i lag



Kilde: Inderøy kommune

Kommunedelplan for trafikksikkerhet, Inderøy kommune, 2027-2030

Innholdsfortegnelse

1. Innledning	3
1.1 Historikk	4
1.2 Organisering og forankring av trafikksikkerhetsarbeidet i Inderøy kommune	4
2. Visjon og mål i trafikksikkerhetsarbeidet	5
2.1 Visjon	5
Nullvisjon	5
2.2 Målsettinger i Kommuneplanens samfunnsdel, 2021-2033	6
3. Nasjonale og regionale mål og føringer for trafikksikkerhetsarbeidet	7
3.1 FNs bærekraftsmål	7
3.2 Meld. St. 14 (2023–2024) Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036	8
3.3 Nasjonal-tiltaksplan-for-trafikksikkerhet-pa-vei-2026-2029.pdf	8
3.4 Meld. St. 40 (2015–2016) - regjeringen.no Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering	9
3.5 Vegstrategi 2025-2036 - Trøndelag fylkeskommune	9
3.6 Regional plan for samferdsel i Trøndelag 2026-2038 - under arbeid	9
3.7 Regional plan for arealbruk (RPA) i Trøndelag 2022-2030	9
3.8 Meld. St. 19 (2018–2019) Folkehelsemeldinga – Gode liv i et trygt samfunn	10
3.9 Meld. St. 15 (2022–2023) Folkehelsemeldinga – Nasjonal strategi for utjamning av sosiale forskjeller	10
3.10 Innherredsbyen – felles areal og transportstrategi	10
4. Trafikksituasjonen i Inderøy kommune	11
4.1 Virkemidler i det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet	11
4.2 Status i Inderøy kommune	12
4.3 Ulykkessituasjonen /-utviklingen i Inderøy kommune	16
4.4 Folkehelse og trafikksikkerhet	18
4.5 Trafikksikkerhetsutfordringer i kommunen	19
4.6 Gjennomførte tiltak i perioden 2019-2025	19
5. Tilskudd til trafikksikkerhetsarbeid	20
6. Handlingsplan med tiltaksliste	21
6.1 Risikoatferd i trafikken	22

6.2 Aldersvennlig samfunn for alle innbyggere/trafikanter; barn/unge, unge førere, eldre trafikanter	24
6.3 Trafikantgrupper/kjøretøygrupper: gående og syklende, motorsykel og moped ..	26
6.4 Trafikksikre veger: arealplanlegging, drift og vedlikehold	26
6.5 Fysiske trafikksikkerhetstiltak – veg.....	28
6.6 Indikatorer for styring og evaluering	29
VEDLEGG	29
Fysiske og organisatoriske tiltak med økonomiske konsekvenser – budsjett og økonomiplan Inderøy kommune	29

1. Innledning

Trafikksikkerhetsarbeid handler om å redusere risikoen for skader og ulykker blant alle trafikantgrupper i alle aldre. Inderøy kommunes kommunedelplan for trafikksikkerhet skal ivareta de viktigste prioriteringene for å øke trafikksikkerheten lokalt/i kommunen, og kommunens arbeid skal bidra til å nå de nasjonale målene.

Kommunen har flere roller og oppgaver som innebærer at en direkte eller indirekte har mange muligheter til å bedre trafikksikkerheten, eksempelvis følgende:

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

Kommunens trafikksikkerhetsarbeid omfatter aktiviteter innenfor alle disse områdene.

Kommunens ansvar for trafikksikkerhetsarbeidet er hjemlet i følgende lover og forskrifter:

- Vegloven § 20 (veglov av 21.juni 1963 nr 55), sist endret 1.10.17
- Lov om folkehelsearbeid §§ 4-7 (folkehelseloven lov av 1.1.2012), sist endret 20.06.2025
- Plan- og bygningsloven (lov av 27.juni 2008 nr 71)
 - Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet (20.06.2025)
- Lov om grunnskolen og den vidaregåande opplæringa (opplæringslova) - Skolens læreplan (Kunnskapsløftet)
- Forskrift om kjørende og gående trafikk (trafikkregler)

I henhold til lovverket 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 i henhold til veglova. Kommunedelplan for trafikksikkerhet for Inderøy kommune 2026-2030, vil danne grunnlaget for videreføring av kommunens trafikksikkerhetsarbeid.

Innbyggere har også en viktig rolle i trafikksikkerhetsarbeid.

1.1 Historikk

Inderøy kommune har hatt flere trafikksikkerhetsplaner. Den siste trafikksikkerhetsplanen utløp i 2022. Det vises til kap. 4.6: Gjennomførte tiltak i perioden 2019-2025.

På grunn av ressursituasjonen på kommunalområdet PLK, har arbeidet med ny plan vært noe forsinket. Ny plan skal være en kommunedelplan.

Planene har vært, og skal være, et styringsverktøy for et målrettet trafikksikkerhetsarbeid i kommunen, og dette arbeidet videreføres og styrkes gjennom ny plan.

1.2 Organisering og forankring av trafikksikkerhetsarbeidet i Inderøy kommune

Både politisk og administrativ ledelse spiller en aktiv rolle i planarbeidet i Inderøy kommune. Det er viktig både med tanke på forankring og legitimitet.

Trafikksikkerhetsplanen, som er en kommunedelplan, inngår i det kommunale plansystemet og behandles i hovedutvalg Natur - som også er trafikksikkerhetsutvalg – og i formannskapet. Planen vedtas i kommunestyret.

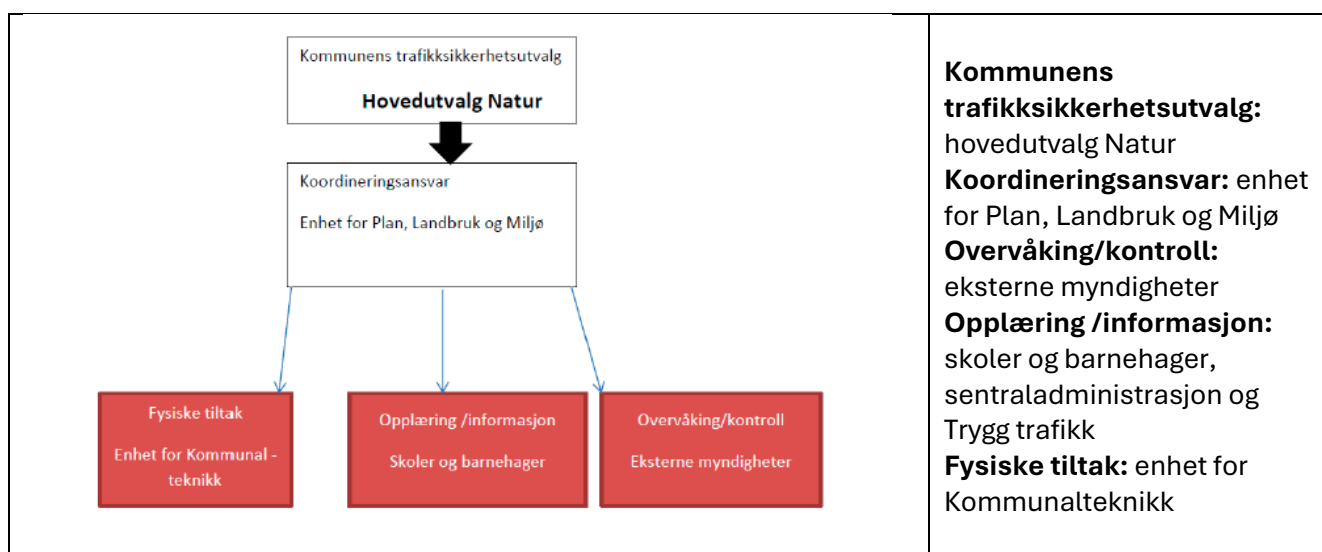
Ved revidering av trafikksikkerhetsplanen, eller utforming av ny plan, offentliggjøres oppstart av arbeidet på kommunens hjemmeside og i Inderøyningen. Det er viktig med involvering av innbyggerne i kommunen, samt eksterne aktører som Statens vegvesen og Trøndelag fylkeskommune, slik at de får mulighet til å gi viktige innspill i planprosessen - samt bidra til bevisstgjøring og bedre adferd i trafikken.

Barn og unge skal involveres i alle planprosesser - jamfør plan- og bygningsloven. ([Lov om planlegging og byggesaksbehandling \(plan- og bygningsloven\) - Kapittel 5. Medvirkning i planleggingen - Lovdata](#)).

Samarbeidspartene er kommunale enheter som skole/barnehage, teknisk, helse og omsorg - og kultur. I tillegg samarbeider kommunen med andre offentlige etater på lokalt nivå - samt frivillige og private aktører i kommunen.

Handlingsplanen/delen skal følges opp administrativt gjennom rapportering, koordinering, kobling til andre kommunale planer m.m. Ansvar: kommunalsjefer

Kommunens trafikksikkerhetsarbeid er oppbygd på følgende måte:



2. Visjon og mål i trafikksikkerhetsarbeidet

2.1 Visjon

Inderøy kommune sin visjon *Best – i lag* skal vise ambisjon og arbeidsmåte med tanke på å oppnå resultater på alle områder. Dette gjelder også trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen.

Visjon	Verdier	Hovedmål
Best – i lag	Åpenhet Raushet Respekt	Nullvisjon med 0 drepte og 0 hardt skadde

Nullvisjon

Nullvisjonen om ingen drepte eller hardt skadde i trafikken ble vedtatt i 2001, i forbindelse med Stortingets behandling av St. meld. nr. 46 (1999- 2000) Nasjonal transportplan (NTP) 2002-2011. Det betyr at nullvisjonen nå har vært grunnlaget for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge i 20 år.

Nullvisjonens tre grunnpilarer:

- **Etikk** - ethvert menneske er unikt og uerstattelig.
- **Vitenskapelighet** - menneskets fysiske og mentale forutsetninger er kjent og



skal ligge til grunn for utformingen av vegsystemet.

- **Ansvar** - trafikantene, myndighetene og andre som kan påvirke trafikksikkerheten, har et delt ansvar.

2.2 Målsettinger i Kommuneplanens samfunnsdel, 2021-2033

Hovedmålet i eksisterende plan videreføres med sin nullvisjon om 0 drepte og 0 hardt skadde innenfor kommunens grenser – noe som er i tråd med nasjonale og regionale mål.

Et annet mål er å oppfylle målsettinger og prioriteringer i Kommuneplanens samfunnsdel, 2021-2033:

Overordna målsettinger:

- Inderøy skal være en bærekraftig og mangfoldig kommune i hjertet av Trøndelag.
- Bolyst! - Kulturkommunen Inderøy skal være en foretrukket kommune for tilflytting og etablering.

Hovedmål i kommuneplanens samfunnsdel, 2021-2033, som er relevante for trafikksikkerhetsarbeidet:

- Inderøy skal være en god livsløpskommune (befolkning og levekår)
- Videreutvikle Straumen som kommunesenter, og attraktive lokalsamfunn i alle grender i kommunen (befolkning og levekår)
- Inderøy kommune skal være en attraktiv kommune for etablert næringsliv og nye bedrifter (verdiskaping og næringsliv)
- Inderøy skal videreutvikle sin posisjon som kulturkommune ved å legge til rette for et mangfoldig og inkluderende kultur- og fritidstilbud for fastboende og tilreisende (kultur og miljø)
- Inderøy kommune skal gjennom planlegging bidra til å ta vare på og utvikle arealene både på land og sjø for kommunens innbyggere (langsiktig arealplanlegging)
- Kommunen skal bidra til å bygge ut og sikre en god infrastruktur til kommunens innbyggere (samfunnssikkerhet og beredskap)
- Livsmestring hele livet (kommunale tjenester)
- Alle skal oppleve et likeverdig tjenestetilbud (kommunale tjenester)
- Inderøy kommune skal være en attraktiv arbeidsplass med fokus på utvikling (kommunen som organisasjon)

Inderøy har som delmål, under avsnittet om Langsiktig arealplanlegging, at «Gang- og sykkelveier skal prioriteres langs trafikkerte veier.» Med dette ønsker kommunen å prioritere barn og unge for å få en sikker skoleveg – og sikker veg på vei til fritidsaktiviteter – samt å øke deres fysiske aktivitet.

3. Nasjonale og regionale mål og føringer for trafiksikkerhetsarbeidet

3.1 FNs bærekraftsmål

FNs bærekraftsmål er verdens felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringene innen 2030. Vi har Meld. St. 40 (2020–2021) «Mål med mening», som er Norges handlingsplan for å nå bærekraftmålene innen 2030, som blant annet viser til Nullvisjonen for trafikken. I 2025 la regjeringen fram stortingsmeldingen *Norges arbeid med bærekraftmålene*, Meld.St. 35 (2024-2025), som redegjør for status, utfordringer og veien videre.



De mest relevante punktene for kommunens trafiksikkerhetsarbeid innen bærekraftmålene er:

Mål 3 God helse:

Delmål 3.6) Innen 2030 halvere antall dødsfall og skader i verden forårsaket av trafikkulykker

Mål 4 God utdanning:

Delmål 4.7) Innen 2030 sikre at alle elever og studenter tilegner seg den kompetanse som er nødvendig for å fremme bærekraftig utvikling [...]

Mål 8 Anstendig arbeid og økonomisk vekst:

Delmål 8.8) Beskytte arbeiderrettigheter og fremme et trygt og sikkert arbeidsmiljø for alle arbeidstakere [...]

Mål 11 Bærekraftige byer og samfunn:

Delmål 11.2) Innen 2030 sørge for tilgang til trygge, rimelige, tilgjengelige og bærekraftige transportsystemer for alle, spesielt for personer i sårbare situasjoner, kvinner, barn, personer med funksjonsnedsettelse og eldre

Mål 12 Ansvarlig forbruk og produksjon:

Delmål 12.6) Stimulere selskaper, særlig store og flernasjonale selskaper, til å ta i bruk bærekraftige metoder og integrere informasjon om egen bærekraft i sine rapporteringsrutiner
Delmål 12.7) Fremme bærekraftige ordninger for offentlige anskaffelser, i samsvar med de enkelte landenes politikk og prioriteringer

Mål 17 Samarbeid for å nå målene:

Styrke virkemidlene som trengs for å gjennomføre arbeidet, og fornye globale partnerskap for bærekraftig utvikling

Kilde: [FNs bærekraftsmål](#)

3.2 Meld. St. 14 (2023–2024) Nasjonal transportplan (NTP) 2025–2036

Regjeringens overordnede mål for transportpolitikken er et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet.

Regjeringen opprettholder derfor ambisjonen fra Nasjonal transportplan 2022–2033, men forsterker den gjennom tallfestede etappemål:

Innen 2030 skal det maksimalt være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050.

3.3 Nasjonal-tiltaksplan-for-trafikksikkerhet-pa-vei-2026-2029.pdf

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026–2029 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 og vært involvert i arbeidet. Planen bygger på ambisjoner og overordnede prioriteringer i NTP.

Her er en sammenligningstabell mellom 2022–2025-planen og den kommende 2026–2029-planen:

Kategori	2022–2025-planen	2026–2029-planen
Hovedmål	Nullvisjonen, etappemål: maks 350 drepte/hardt skadde	Samme etappemål, men med tydeligere indikatorer for tilstandsmål
Prioriterte områder	Fart, rus, beltebruk, sårbare trafikanter	+ Uoppmerksomhet/distraksjon, mikromobilitet, unge førere
Teknologi	ITS og automatisering nevnt som langsiktig satsing	Større satsing på ITS, prediktiv dataanalyse, automatiserte fartssystemer
Kontroller	Generelle fart- og ruskontroller	Mer målrettede kontroller basert på ulykkesdata, nye metoder for narkotikapåvisning
Samarbeid	Statlig og fylkeskommunalt samarbeid	Økt ansvar til fylkeskommuner, krav til lokal rapportering
Kampanjer	Holdningsskapende arbeid mot fart og rus	Utvidet til mobilbruk og unge førere
Klima og bærekraft	Lite integrert	Tiltak samordnet med klimamål, fokus på gående/syklende

Kilde: Sammenstilling vha. M365 Copilot

3.4 Meld. St. 40 (2015–2016) - regjeringen.no Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering

Meldingen presenterer 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 trafikantrattede trafikksikkerhetsarbeidet skal vektlegges (Regjeringen Solberg, 2016).

3.5 Vegstrategi 2025-2036 - Trøndelag fylkeskommune

Vegstrategien er den regionale transportplanen for kommunene i Trøndelag. «Strategien er et politisk og administrativt verktøy for å møte utfordringer og behov på fylkesvegnettet.»

Hovedmål:

Fylkesvegnettet skal ivaretas og utvikles i tråd med FNs bærekraftsmål, og legge til rette for et trafikksikkert, effektivt og robust transportsystem.

Stikkord: trafikksikkerhet, framkommelighet, klima og miljø, vegeierrollen

3.6 Regional plan for samferdsel i Trøndelag 2026-2038 - **under arbeid**

3.7 Regional plan for arealbruk (RPA) i Trøndelag 2022-2030

«Kommuner, fylkeskommune og staten skal legge RPA til grunn for behandling av arealplaner, byggesaker og andre arealrelaterte beslutninger. RPA oppfordrer til gode avveielinger der det tas hensyn til både det økologiske, sosiale og økonomiske bærekraftsperspektivet. De tre forvaltningsnivåene har felles ansvar for at planen følges opp.»

Planen skal:

- bidra til at Trøndelag når bærekraftsmålene
- være et kunnskapsgrunnlag og en veileder for kommunene
- gi kommunalt handlingsrom og økt forutsigbarhet gjennom en differensiert arealplanlegging og -forvaltning
- sikre gode løsninger på tvers av kommunegrenser – bidra til økt samhandling

«Regional plan for arealbruk har undertittel Bærekraftig og stedstilpasset. Det innebærer at FNs bærekraftsmål skal være førende for all arealplanlegging og tilpasset de ulike delene av Trøndelag. Klimaomstilling og folkehelse er løftet frem som gjennomgående tema, se kapittel 1.2.»

Kilde: [regional-plan-for-arealbruk_vedtatt-i-ft-09.03.2022_endelig-versjon---kortversjon.pdf](#)

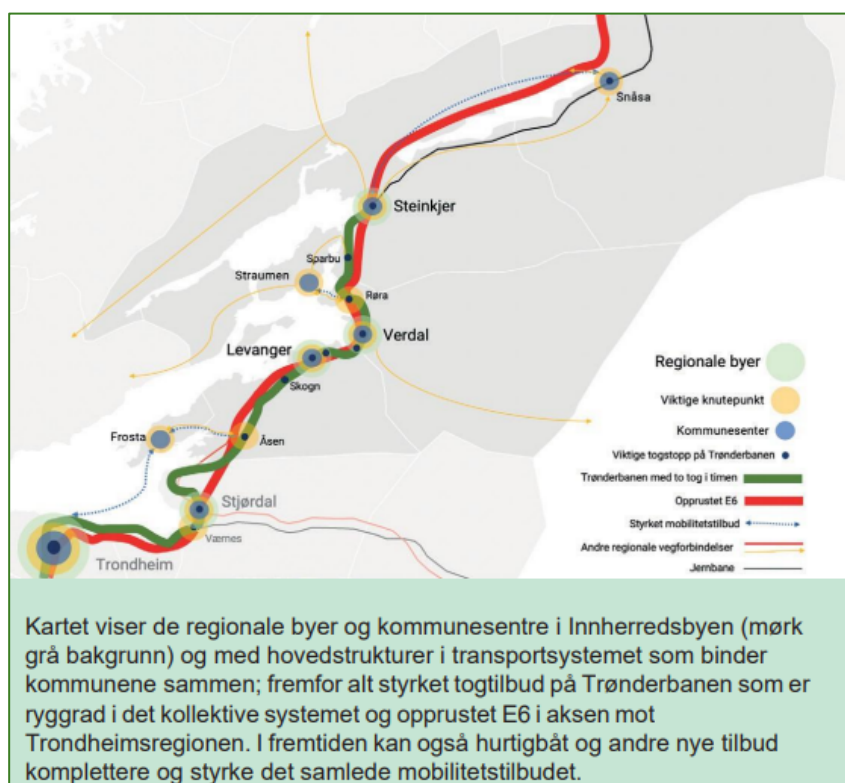
3.8 Meld. St. 19 (2018–2019) Folkehelsemeldinga – Gode liv i et trygt samfunn

Meldinga presiserer at folkehelsepolitikken er et ansvar på tvers av sektorer og samfunnsområder, og ønsker å forsterke det tversektorielle samarbeidet for å forebygge ulykker og legge til rette for gode helsevalg (Regjeringen Solberg, 2019).

3.9 Meld. St. 15 (2022–2023) Folkehelsemeldinga – Nasjonal strategi for utjamning av sosiale forskjeller

Meldinga omtaler blant annet det ulykkesforebyggende arbeidet generelt og trafikkulykkesforebygging spesielt. Her rettes det fokus på nullvisjonen og etappemålene for reduksjon i drepte og hardt skadde frem mot 2030. Folkehelsemeldinga beskriver også tiltaket Trafikksikker kommune: “Skadeforebygging og trafikktryggleik utgjør derfor ein sentral del av ansvaret til kommunane ...»

3.10 Innherredsbyen – felles areal og transportstrategi



Innherredsbyen er et samarbeid for å skape en felles areal- og transportstrategi for regionen. Bærekraftig arealbruk og bedre koordinering av transporttilbudet skal gi økt attraktivitet og bidra til balansert utvikling i Trøndelag.

Viktige strategiske grep for framtidig utvikling er:

1. Knytte sammen kommunene og tettstedene gjennom transportsystemet.
2. Utvikle attraktive steder gjennom bedre togtilbud, urbane kvaliteter mv.
3. Effektive overganger til/mellom kollektivtransportmidler.
4. Gjøre det enklere å gå, sykle og reise kollektivt – redusere bilavhengigheten.

Straumen og Røra er definert som viktige knutepunkt i strategien.

4. Trafikksituasjonen i Inderøy kommune

Ulykker og skader i trafikken påfører menneskene som rammes store lidelser. De er også svært kostbare for samfunnet. Helse- og omsorgstjenestene i kommunene må ta store deler av regningen. Det lønner seg derfor å forebygge og jobbe helsefremmende.

4.1 Virkemidler i det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet

For å forbedre trafikksikkerhetsarbeidet må det ytes innsats på flere områder. Det gjelder tiltak på kommunale veger, riks- og fylkesveger, trafikkopplæring/informasjon samt overvåking og kontroller. Noen av oppgavene er tillagt kommunen fullt og helt, mens noen omfatter kommunal ledelse gjennom samarbeid med fylke, stat og/eller organisasjoner.

Virkemidler i det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet:

Virkemiddel	Direkte underlagt kommunen	Kommunal deltakelse gjennom samarbeid med og påvirkning av fylket, stat eller organisasjoner
Tiltak på kommunale veger	x	
Tiltak på riks- og fylkesveger		x
Arealplanlegging/lokalisering	x	x
Tiltaksoppfølging i byggesaker	x	x
Trafikksikkerhetsarbeid i barne- og familietjenesten*	x	
Trafikkopplæring i barnehage og grunnskole	x	
Trafikkopplæring i videregående skole		x
Overvåking og kontroll		x
Trafikantinformasjon	x	x
Tiltak utenfor det tradisjonelle TS-arbeid (tiltak mot rusmidler, kriminalitet)	x	x
Trafikksikkerhet som tema i formelle fora/ i kommunale utvalg og råd	x	

Kilde: Inderøy kommune 2026

* "Barne- og familietjenesten bidrar til trafikksikkerhetsarbeidet gjennom foreldreveiledning, informasjon om sikring av barn i bil, sykkelhjelmer, refleksbruk og trygg ferdsel fra tidlig alder", informasjon om bilsikring ved hjemmebesøk, sikring i sykkelvogn og sykkelsete, refleksbruk, bruk av sykkelhjelmer.»



Kilde: Inderøy kommune

4.2 Status i Inderøy kommune

Trafikksikkerhet er et viktig element i all kommunal planlegging. Arealpolitikken i kommunen har innvirkning på transportbehovet (Høye og Elvik, 2025).

Trafikken i Inderøy bærer preg av at 9 km av E6 - en av landets hovedveger - går gjennom kommunen. Altså - all vegtrafikk mellom Nord- og Sør-Norge går gjennom Inderøy.

Andre viktige transportveger er to fylkesveger; fv. 761 fra Straumen til Vist/Steinkjer kommune og fv. 755 fra Røra til kommunegrensa mot Indre Fosen.

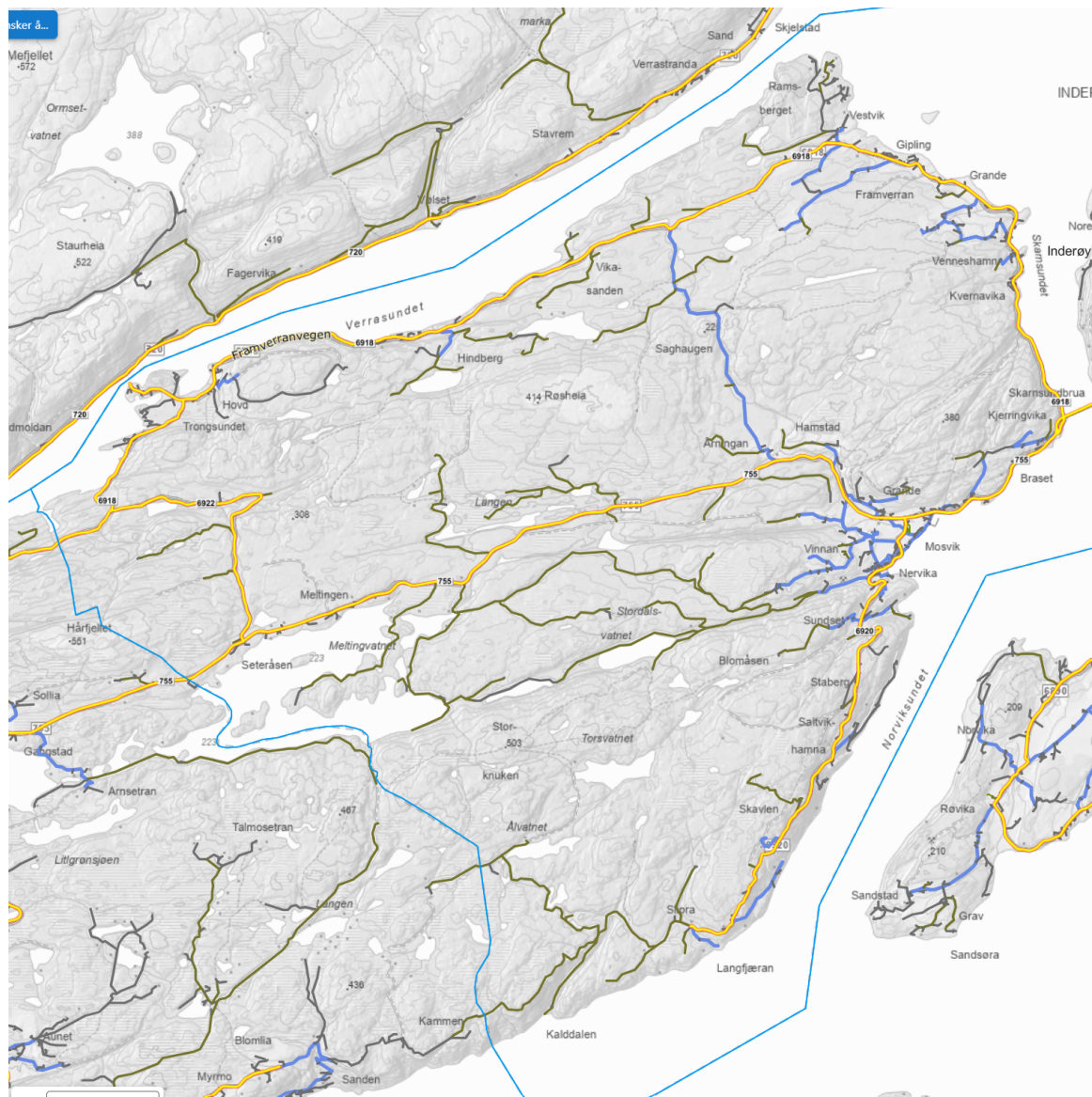
Det bor forholdsvis mye folk per km² areal i deler av kommunen. Til sammen utgjør fylkes-, kommunale og private veger et stort vegnett over det meste av kommunen.

Bosettingsmønster

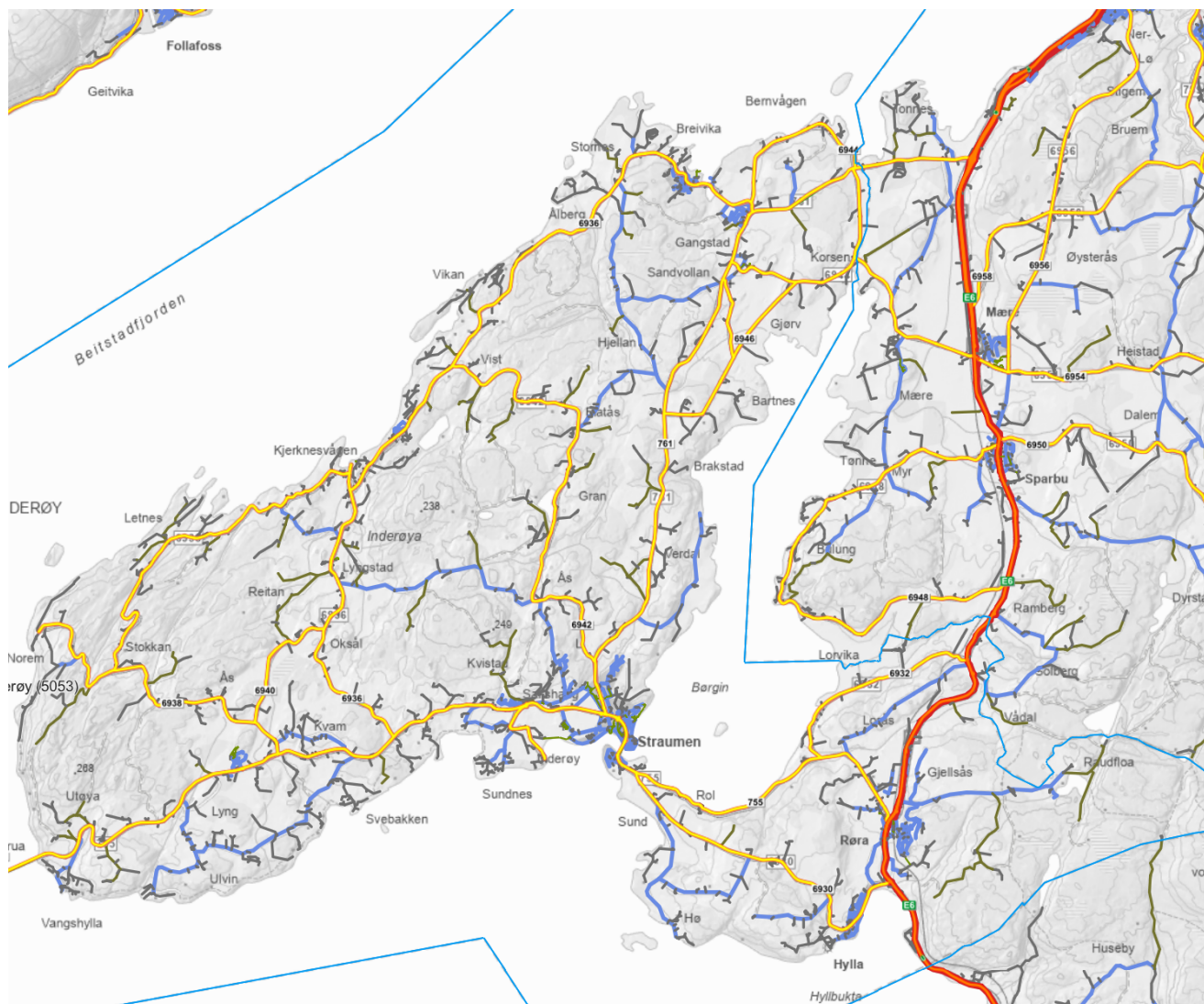
Det er størst trykk på etablering i sentrum/sentrale deler av kommunen.

Skoletransport har økt siste år blant annet grunnet ny skolestruktur. Andel elever som har skoleskyss har siste år ligget på i overkant av 52 %.

Kommunen bør ved etablering av nye framtidige boliger/boenheter, hensynta avstand til skoler og eksisterende gang- og sykkelveger.



Figur 1: Kartutsnitt over vestre del av Inderøy som viser fylkesvegnett i gult, kommunale veger i blått og andre veger i svart. (Kilde: Gislinsk - Elveg og SVV)



Figur 2: Kartutsnitt over østre del av Inderøy som viser E6 i rødt, fylkesvegnett i gult, kommunale veger i blått og andre veger i svart. (Kilde: Gislink - Elveg og SVV)

Inderøy kommune har betydelig med dyrka jord som medfører mye landbrukstrafikk.

Trafikk langs fylkesvegene

En stor del av den yrkesaktive befolkningen i Inderøy har sitt arbeid utenfor kommunen.

Ca. 1800 personer pendler ut av kommunen og omtrent 800 pendler inn til kommunen daglig (tall fra 2024). Dette gjør at de mange pendlerne er med på å øke trafikken langs hovedvegene spesielt i periodene kl.07.00 - 08.30 og kl. 15.00 - 17.30. I tillegg er det blitt mer vanlig å kjøre barn til skole /SFO, noe som kan skape mye trafikk innenfor områder der barn ferdes.

Fylkesvegene i kommunen fungerer også som gjennomfartsårer, og dette gjelder spesielt f.v. 755 over Skarnsundbrua mot Fosen.

Mange av hovedvegene/fylkesvegene har betydelig tungtrafikk som går gjennom Inderøy, men det er også en del tungtrafikk innad i kommunen. Dette gjelder spesielt til Hoff industrier, Røra fabrikker, Norsk Protein AS, utbygging av Røra næringspark samt andre industribedrifter, landbruket, lokale entreprenører og pukkverk. I tillegg fører utbygging på Fosen til økt tungtrafikk gjennom Inderøy.



Kilde: Inderøy kommune

Persontrafikken i kommunen

Persontrafikken i dag er preget av arbeid/skole, handletrafikk og fritid. Handletrafikken går nokså jevnt over hele dagen, men kan toppe seg om ettermiddagen etter arbeidstid. Når det gjelder fritidstrafikken, er det kjøring av barn og unge på ettermiddagen/kveldstid i tillegg til helgetrafikken. Helgetrafikken i Inderøy er betydelig da det er mange fritidshus og hytter i kommunen, samt gjennomgangstrafikken til Fosen.

De «myke» trafikantene (fotgjengere og syklistene) er flest ved skolestart/slutt, men det er også mange innbyggere i trafikkbildet på kveldstid. Gjennom kommunens folkehelsearbeid oppmuntres folk til å gå og sykle mer. Dette medfører at man må fokusere på å trygge områdene for de «myke» trafikantene - og spesielt innenfor sentrumsbebyggelsen og på/rundt skoler i kommunen. I dag er nok Straumen og Røra spesielt utsatt med mye tungtrafikk og aktivitet tilknyttet skole/kulturhus/samfunnshus.

Det er generelt god trafikkultur i Inderøy. Det er få ulykker i forhold til antall innbyggere. Imidlertid kan det oppstå uønsket adferd i trafikken også i vår kommune. Dette gjelder først og fremst høy fart i biltrafikken - og at det ikke vises nok hensyn til medtrafikanter.

Inderøy kommune har fremdeles en jobb å gjøre for å utbedre flaskehalser i trafikken, skape gode holdninger og ikke minst få på plass nødvendige gang- og sykkelveger langs de mest trafikkerte hovedvegene/fylkesveiene. Det er også en jobb å gjøre for å sikre viktige områder for skolebarn.

Tabell som viser ÅDT på aktuelle strekninger:

Strekning	Trafikkmengde (talt i 2025)	Andel lange kjøretøy
Fv. 755 - Kvistadbakkan til Fv. 761	4090	9 %
Fv. 755 – Fv.761 til Straumsenteret	4780	6 %
Fv. 755 – Fv. 6932 til E6 (forbi Røra skole)	2740	10 %
Fv.761 – Vudduvegen til Bartnesvegen (forbi Verdalsgrenda)	2000	13 %

Kilde: Statens vegvesen (Trøndelag i tall)

4.3 Ulykkessituasjonen /-utviklingen i Inderøy kommune

Fra 2015 til 2025 er det registrert til sammen 75 ulykker i Inderøy kommune:

- 3 dødsulykker
- 11 ulykker med hardt skadde
- 61 med lettere skadde

Ulykkesstatistikk for Inderøy kommune 2015-2025:

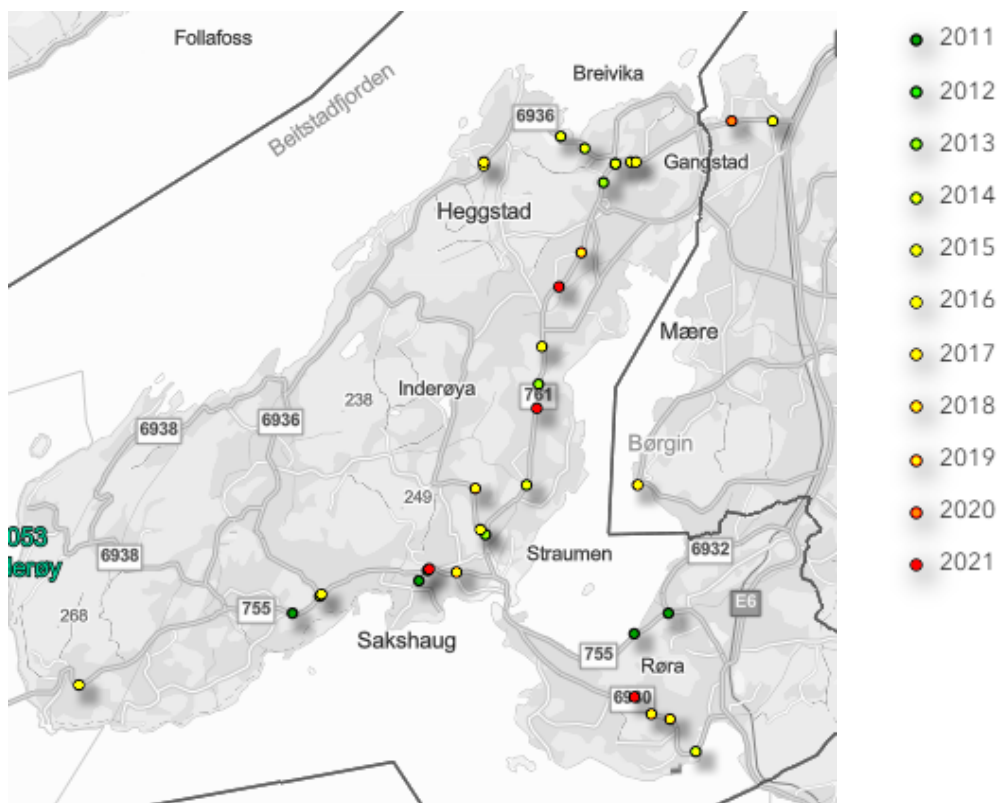
Type ulykke/Årstall	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Sum
Trafikkulykker med hardt skadde	3	0	1	3	0	0	1	1	2	0	0	11
Trafikkulykker med lettere skadde	12	7	4	8	6	0	8	7	6	1	2	61
Dødsulykker	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	3
Sum	16	7	7	11	6	0	9	8	8	1	2	75

Kilde: trine.atlas.vegvesen.no

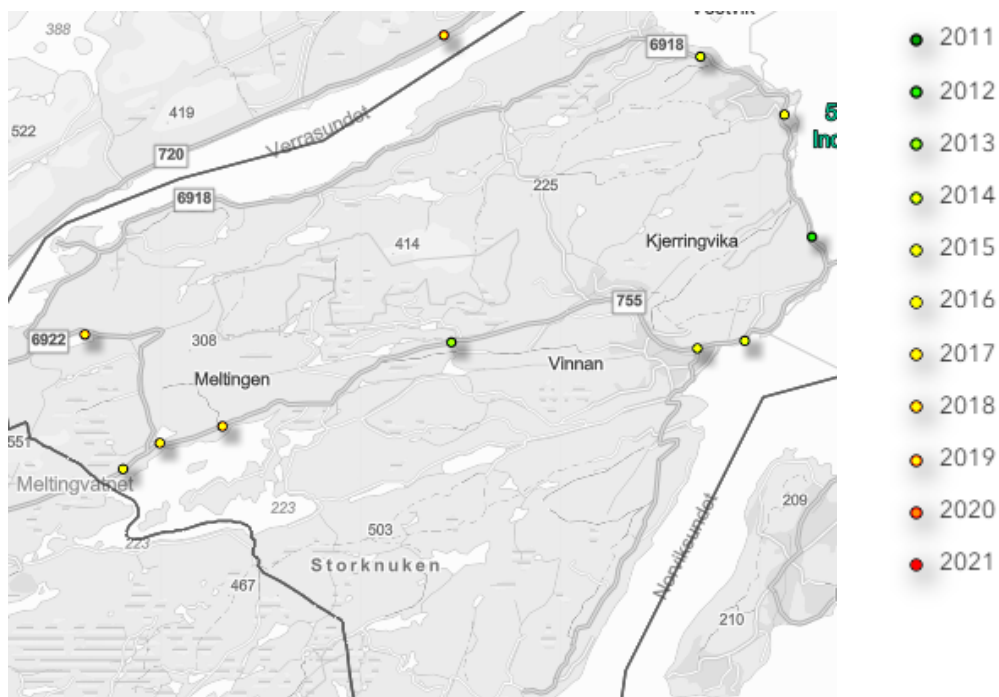
Antall ulykker varierer mye fra år til år. I 2020 var det ingen vegtrafikkulykker, mens i 2018 var det 11 ulykker og i 2015 var det 16 trafikkulykker i kommunen.

Når det gjelder type ulykke, er det utforkjøring med bil som dominerer statistikken. De andre kategoriene det er registrert uhell, er det jevnt med påkjøring bakfra og møteulykker og litt økning på kryssulykker. Når det gjelder ulykker fordelt på måned, er det februar, mai, juli og september som har mer enn en (1) ulykke, og ellers er det en ulykke på juni og oktober. Dersom en ser på trafikantgruppe, er det bilførere og bilpassasjerer som i hovedsak er innblandet i ulykkene. Kilde: <https://trine.atlas.vegvesen.no>

Hvor skjer ulykkene?



Det er flest ulykker langs fylkesveg 761.



Kilde: [Vegstrategi v2](#)

4.4 Folkehelse og trafiksikkerhet

Til tross for en markant reduksjon av antallet alvorlige trafikkulykker i Norge siden 1970, vurderes trafikkulykker som et betydelig folkehelseproblem. Det er spesielt for unge mennesker at trafikkulykker utgjør en viktig årsak til tidlig død, helsetap og redusert livskvalitet.

Folkehelsemeldingen ønsker å forsterke det tverrsektorielle samarbeidet for å forebygge ulykker, og samtidig legge til rette for gode helsevalg.

Trafikksikkerhetsarbeidet innehar viktige virkemidler for det kommunale folkehelsearbeidet, og ansvar for denne planens handlingsdel går derfor på tvers av sektorene (Regjeringen Solberg, 2019).

I Oversiktsdokument for folkehelse, 2024-2027, gjeldende for Inderøy kommune, er følgende tiltak anbefalt:

- «Arbeide for å få på plass/etablere flere gang- og sykkelveier.» (Kapittel 6. *Oppvekst og levekår*)
- «Trafikksikkerheten i Inderøy framover i tid vil blant annet avhenge av etablering av gang- og sykkelveier langs de mest trafikkerte strekningene i kommunen. Per i dag er det gang- og sykkelveier på delstrekninger langs fylkesvei 755, Straumen-Utøy, langs Vågavegen fra Kjerknesvågen til Lyngstad samfunnshus - og langs fylkesvei 761/Nesetvegen på Sandvollan.» (Kapittel 7. *Skader og ulykker*)
- «Kommunen må samarbeide med innbyggerne om å utforme effektive befolkningsrettede tiltak, tilgjengelig for alle, som gjør det enklere å ta sunne enn usunne livsstilsvalg – spesielt med hensyn til utfordringene i Inderøy knyttet til overvekt/fedme, lav fysisk aktivitet, ugunstig kosthold og mye skjermtid.» (Kapittel 8. *Helserelatert atferd*)

Inderøy kommune har følgende strategi for folkehelseiltak (Kilde: Plan for folkehelsearbeid i Inderøy kommune):

1. **Inderøy kommune skal sette inn tiltakene så tidlig i årsakskjeden som mulig.**
2. **Inderøy kommune skal alltid ha befolkningsrettede tiltak mot hovedutfordringene.**
3. **Inderøy kommune skal prioritere tiltak rettet mot barn/ungdom mot hovedutfordringene i folkehelsearbeidet.** Dette betyr ikke at det ikke skal jobbes med andre aldersgrupper. Men ved behov for prioritering kommer barn/ungdom først.
4. **Inderøy kommune skal benytte samskaping**
5. **Inderøy kommune skal benytte ABC for god psykisk helse i folkehelsearbeidet**

4.5 Trafikksikkerhetsutfordringer i kommunen

Den største utfordringen i Inderøy kommune er få kilometer med gang- og sykkelveg til tross for stor trafikk langs fylkesvegene fv. 761 og fv. 755. Det vises til tabell; ÅDT for sentrale veger i kommunen; kap. 4.2.

Det medfører at barn, unge og voksne i liten grad sykler eller går mellom Sandvollan og Straumen - og mellom Røra og Straumen.

Sett i lys av mål og anbefalinger i *Oversiktsdokument for folkehelse i Inderøy kommune*, er dette negativt. HUNT-undersøkelsene i Trøndelag og Ungdataundersøkelsene (en undersøkelse hvert 3. år blant elever i grunnskolen) gir kommunen informasjon om hvor fysisk aktive innbyggerne er. Undersøkelsene viser at voksne generelt er for lite aktive, selv om man ser en liten bedring i Trøndelag jf. undersøkelser i 2019. Inaktivitet er også et problem i deler av barne- og ungdomsgruppa.

Konsekvenser

En betydelig andel voksne og barn er lite fysisk aktive, noe som får konsekvenser for innbyggernes helse generelt sett.

Overvekt er en utfordring blant voksne i Inderøy kommune, og andelen med fedme, har økt hos begge kjønn fra HUNT 1 (1984-1986) til HUNT 4 (2017-2019).

Kontroller på familie- og helsestasjonen viser at barn utvikler overvekt/fedme etter oppstart i skolen. Det er svært få barn som er overvektige i førskolealder.

At Inderøy kommune har få kilometer med gang- og sykkelveger, gjør det vanskelig for barn og unge å gå eller sykle til naturlige treffpunkt i Straumen/grendene, grunnet stor trafikk langs fylkesvegene.

4.6 Gjennomførte tiltak i perioden 2019-2025

Oppsummering av gjennomførte fysiske tiltak på kommunale og fylkeskommunale veger i perioden 2019-2025:

- Fartsdumper Høsvegen 34-38
- Fartsbegrensning FV 755; Utøyvegene 649
- Ny gang- og sykkelveg på FV 755 fra Kvistadbakkan (forbi Tømte/kryss mot Rostad) til Kvamshaugan (*kommunal veg*)
- Reasfaltering av gang- og sykkelveg, Småland – Prix – Sandvollan
- Skilting av p-plass og skilting til Øyna og Husfrua ved bakketopp ved Sakshaug gml. kirke
- Belysning gang- og sykkelveg, Hylla/Røra; fra Osbekken til skolen
- Støystripe/romlefelt på plass på FV 755, ved Røra skole
- Bygging av fortau og opprydding gateløp, Røra stasjon/Røra fabrikker
- Fortau langs Årfallvegen – fra Leirringen forbi Sakshaug barnehage til gang- og sykkelveg mot Spiren/Sakshaug flerbrukshus
- Fortau langs Gartnerivegen fra Årfallvegen til avkjørsel nytt boligfelt

- Coop Extra har flyttet avkjøring lengre unna kryss mot fv.755, noe som forhindrer opphoping av biler i krysset. (Bør markeres bedre med for eksempel plantesøyler)
- Kantpleie – kontinuerlig (For å sikre god sikt og for å unngå viltpåkørsler)

Reguleringsplan vedtatt, men enda ikke gjennomført:

- Gang- og sykkelveg langs FV 755 Røra, fra Røra skole til FV 6932 Grandmarka. Reguleringsplan er vedtatt. Avhengig av fylkeskommunen.
- Fortau, Bjørklivegen Røra; Reguleringsplan er vedtatt. Klart for å søke eksterne midler som supplement til kommunale midler (må settes av i budsjett), eventuelt igangsette med kommunale midler eller at Bane NOR bygger denne som ledd i stasjonsutvikling



Kilde: Inderøy kommune

5. Tilskudd til trafikksikkerhetsarbeid

Kommunen kan søke tilskudd til trafikksikkerhetsarbeid hos Trøndelag fylkeskommune og Statens vegvesen.

[Bidra til et tryggere Trøndelag - Trøndelag fylkeskommune](#)

Søknadsfrist 15. november. Kommunen må ha en vedtatt trafikksikkerhetsplan. Midlene kan gå til holdningsskapende arbeid og til fysiske tiltak som ønskes gjennomført på kommunalt og privat vegnett. Det tildeles ikke midler til fysiske tiltak på

fylkeskommunale veger. Fylkeskommunen prioritere søknader fra kommuner som er godkjent som trafikksikker kommune*.

Målgruppe: i første rekke barn og unge

Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljø | Statens vegvesen

Søknadsfrist 15. desember.

Formål: Bedre trafikksikkerheten for barn og unge gjennom å stimulere til lokalt arbeid for tryggere skoleveier og nærmiljøer. Gjennom ordningen skal det blant annet stimuleres til å etablere Hjertesoner rundt skoler.

Målgruppe: barn og unge fra og med barnehagealder til 15 år.

Kommunale trafikksikkerhetsmidler

Det legges inn årlige bevilgninger til trafikksikkerhet i kommunens budsjett. I 2026 er bevilgningen på kr. 400 000. Innbyggere i kommunene, og lag og foreninger, kan søke tilskudd til ulike sikkerhetstiltak.

**Trafikksikker kommune*

Trafikksikker kommune er en gratis nasjonal godkjenningsordning i samarbeid mellom Trygg Trafikk og fylkeskommunene. Ordningen sikrer at kommuner jobber systematisk og helhetlig med trafikksikkerhet. Godkjenningen varer i tre år og må deretter fornyes. Regodkjenningen er en enklere, men viktig prosess som bidrar til kontinuerlig utvikling av kommunens trafikksikkerhetsarbeid.

Kilde: [Trafikksikker kommune - Trygg Trafikk](#)

6. Handlingsplan med tiltaksliste

Det er ofte slik at man har flere behov og ønsker enn det er ressurser til – og da er det viktig å prioritere hvilke tiltak som skal gjennomføres i perioden 2026-2030.

Strategien i trafikksikkerhetsarbeidet er todelt:

1. Fysiske trafikksikkerhetstiltak
2. Opplærings-, holdnings- og informasjonstiltak

Inderøy kommune ønsker å prioritere følgende tiltak/grupper:

- Tiltak rettet mot barn og unge
- Tiltak som styrker trafikksikkerheten for gående og syklende
- Tiltak med dokumentert god effekt på ulykker (Kilde: [Dybdeanalyser av dødsulykker – UAG | Statens vegvesen](#)):
 - Lavere fart i områder med mye trafikk, mange unge gående og syklende trafikanter
 - Tiltak på/langs veinettet (eks. gang- og sykkelveier, romlefelt m.m.)
 - Sikrere biler (økt bruk av bilbelte, hjelm etc.)

6.1 Risikoatferd i trafikken

Nasjonal statistikk viser at antall drepte per år i perioden 2015 til 2024 svinger mellom 82 og 105 personer. Unntaket er i 2016 da det var 128 drepte i trafikken.

Møteulykker og utforkjøringer er de to ulykkestypene med flest dødsfall, hhv. 36 % og 35 %).

Sentrale funn fra dybdeanalysene til Statens vegvesen sin ulykkesanalysegruppe (UAG) viser årsaker bak dødsulykkene:

- **Lovbrudd:** Undersøkelser viser at sjåføren bryter loven i omtrent seks av ti dødsulykker.
- **Høy fart og rus:** For høy hastighet etter forholdene og ruspåvirkning er de mest gjentakende medvirkende årsakene.
- **Manglende sikring:** Mange av de omkomne bruker ikke bilbelte, og en betydelig andel kjører uten gyldig førerkort eller i kjøretøy med grove tekniske mangler.
- **Distraksjon:** Bruk av mobiltelefon og uoppmerksomhet er også sentrale årsaksfaktorer.

De vanligste årsakene til dødsulykker, knyttet til trafikanten, er manglende førerdyktighet (46 %), høy fart (34 %) og ruspåvirkning (23 %) - og faktorer knyttet til veg og vegmiljø (30 %). Dette er gjennomsnittstall for perioden (2015-2024).

Manglende eller feil bruk av sikkerhetsutstyr er også en viktig faktor ved dødsfall.

Eksempel:

- Manglende eller feil bruk av bilbelte var medvirkende årsak til 38 % av dødsulykkene i 2024.
- Ingen av de seks som omkom på sykkel i 2024, brukte hjelm.

Kilde: [Dybdeanalyser av dødsulykker – UAG | Statens vegvesen](#)

[020925-SVV-rapport-1077-Dybdeanalyser-av-dods-ulykker-i-vegtrafikken-2024.pdf](#)

Tiltak

Navn på tiltak	Hovedmål i Kommuneplanens samfunnsdel, 2021-2033
Trafikksikkerhet som en del av HMS-arbeidet i sektorene <i>*Tema: fart, rus, søvn, uoppmerksomhet.</i> Ansvar: personalledere	▪ Inderøy kommune skal være en attraktiv arbeidsplass med fokus på utvikling (kommunen som organisasjon) ▪ Inderøy skal være en god livsløpskommune (befolkning og levekår) ▪ Livsmestring hele livet (kommunale tjenester) ▪ Alle skal oppleve et likeverdig tjenestetilbud (kommunale tjenester)

Retningslinjer for bruk av tjeneste- og privatbil for Inderøy kommune (Vedtatt desember 2025) Ansvar: PLK; avdeling Eiendom Lenke	Inderøy kommune skal være en attraktiv arbeidsplass med fokus på utvikling (kommunen som organisasjon)
Trafikksikkerhet som årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU) Tema fart, rus, søvn, uoppmerksomhet + ulykkesstatistikk. Ansvar: personal/HR	Inderøy kommune skal være en attraktiv arbeidsplass med fokus på utvikling (kommunen som organisasjon)
Rutiner for kjøp av transporttjenester og kjøp/leasing av nye biler Stille krav til samarbeidspartnere om trafikksikker adferd (transporttjenester og vei og vedlikeholdstjenester) ved kjøp av transporttjenester som innarbeides i anbudsdokumentene. Ved kjøp eller leasing av nye biler innarbeides alkoholås som en del av anbudsgrunnlaget. Ansvar: PLK og tjenesteledere i Oppvekst og forebygging og Helse og omsorg	- Inderøy kommune skal være en attraktiv arbeidsplass med fokus på utvikling (kommunen som organisasjon) - Inderøy kommune skal være en attraktiv kommune for etablert næringsliv og nye bedrifter (verdiskaping og næringsliv) - Kommunen skal bidra til å bygge ut og sikre en god infrastruktur til kommunens innbyggere (samfunnssikkerhet og beredskap)
Retningslinjer ved mistanke om rus Ansvar: HR/personal	- Inderøy kommune skal være en attraktiv arbeidsplass med fokus på utvikling (kommunen som organisasjon) - Inderøy skal være en god livsløpskommune (befolkning og levekår) - Livsmestring hele livet (kommunale tjenester)
Barn i bil – tjenestenes påvirkningsmulighet - 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. - Alltid velge busser med 3-punktsbelte ved leie av busser til transport i kommunal regi. Ansvar: Tjenesteledere i sektor Oppvekst; barnehage og skole, samt tjenesteleder i familiesenter/helsestasjon	Inderøy skal være en god livsløpskommune (befolkning og levekår)

**Få opp en tekstboks når man klikker på teksten/tiltaket i Framsikt (liten skrift).*

6.2 Aldersvennlig samfunn for alle innbyggere/trafikanter; barn/unge, unge førere, eldre trafikanter

Et aldersvennlig samfunn bygger på prinsippene for et bærekraftig samfunn som er beskrevet i Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging (2019-2023), Folkehelsemeldingen – Gode liv i et trygt samfunn (2018-2019) og i FNs bærekraftsmål.

Ulykkesstatistikken viser at det er størst risiko for å bli drept eller hardt skadd dersom du er ungdom i aldersgruppen 16-19 år - og for eldre (75+).

Tiltak

Navn på tiltak	Hovedmål i Kommuneplanens samfunnsdel, 2021-2033
Trafikksikker kommune Trafikksikker barnehage og skole Sørge for at ansatte i barnehager og skoler har tilstrekkelig kompetanse for å gjennomføre god trafikkopplæring i tråd med gjeldende rammeverk. I samarbeid med elevenes foresatte ha fokus på trafikksikkerhet og forebygging av ulykker, og dette skal inngå i årsplaner. Ta i bruk læringsressurser - og sørge for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i Kunnskapsløftet. Sørge for nødvendig kompetanse for å tilby valgfaget trafikk i ungdomsskolen. Tilby trafikalt grunnkurs i ungdomsskolen. Ansvar: ledere i skole og barnehage	▪ Inderøy skal være en god livsløpskommune (befolkning og levekår) ▪ Alle skal oppleve et likeverdig tjenestetilbud (kommunale tjenester) ▪ Inderøy kommune skal være en attraktiv arbeidsplass med fokus på utvikling (kommunen som organisasjon)
Hjertesoner - Trafikksikre soner rundt skolene Arbeide for trafikksikre soner rundt skolene, som blant annet innebærer tiltak knyttet til holdninger og adferd til både barn og voksne. “Formålet med hjertesonearbeid er å gjøre det mer attraktivt å gå og sykle til skolen, redusere biltrafikk i området rundt skolen samt øke trafikksikkerheten på skoleveiene og i nærmiljøene. Tiltaket kan øke foresattes bevissthet rundt behovet for å kjøre egne barn og hvordan det påvirker trafikkbelastningen rundt skolene. Andre mål er å fremme helse og velvære gjennom daglig fysisk aktivitet, som kan ha positive effekter på deres konsentrasjon og læringsevne. Ved å oppmuntre til fysisk «skoletransport» kan tiltaket øke barnas daglige aktivitetsnivå.» (Veileder for Hjertesone - Trygg Trafikk) Ansvar: sektor PLK, sektor Oppvekst og forebygging, rektorer	▪ Inderøy skal være en god livsløpskommune (befolkning og levekår) ▪ Livsmestring hele livet (kommunale tjenester) ▪ Alle skal oppleve et likeverdig tjenestetilbud (kommunale tjenester) ▪ Inderøy kommune skal være en attraktiv arbeidsplass med fokus på utvikling (kommunen som organisasjon)

Holdningsskapende arbeid blant ansatte, lag og organisasjoner Kommunen skal gjennom god opplæring for ferdsel i trafikk og tiltak knyttet til holdninger og adferd til både barn og voksne sørge for at flere er trygge på å sykle eller gå til skolen. Ansvar: ledere på ulike nivå i kommunen og sektor Kultur	▪ Inderøy kommune skal være en attraktiv arbeidsplass med fokus på utvikling (kommunen som organisasjon) ▪ Inderøy kommune skal være en attraktiv kommune for etablert næringsliv og nye bedrifter (verdiskaping og næringsliv) ▪ Inderøy skal være en god livsløpskommune (befolkning og levekår) ▪ Livsmestring hele livet (kommunale tjenester)
Vurdere rett til skoleskyss i henhold til bestemmelser for særlig farlig eller vanskelig skolevei skal vurderes. Ansvar: sektor Oppvekst og forebygging	▪ Inderøy skal være en god livsløpskommune (befolkning og levekår)
Dialog med lag og foreninger/organisasjoner med tema trafikksikkerhet Stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet slik at barn og ungdom sikres best mulig (sikring i bil, sykkelhjelmer, refleks mm), og at voksne som transportører kjører med lavest mulig risiko til og fra fritidsaktiviteter. Ansvar: sektor Kultur og sektor Oppvekst og forebygging	▪ Inderøy skal være en god livsløpskommune (befolkning og levekår) ▪ Inderøy kommune skal være en attraktiv kommune for etablert næringsliv og nye bedrifter (verdiskaping og næringsliv)
Trafikksikkerhet som tema i kommunens råd og utvalg Kommunen skal legge til rette for at trafikksikkerhet blir tema i kommunens råd og utvalg. Ansvar: kommunedirektør, ordfører og gruppeledere	▪ Inderøy skal være en god livsløpskommune (befolkning og levekår) ▪ Livsmestring hele livet (kommunale tjenester) ▪ Alle skal oppleve et likeverdig tjenestetilbud (kommunale tjenester) ▪ Inderøy kommune skal være en attraktiv arbeidsplass med fokus på utvikling (kommunen som organisasjon)
Tilgjengelig læringsmateriell Kommunen skal ha tilgjengelig læringsmateriell for trafikksikkerhet på kommunens bibliotek og skolebibliotek. Ansvar: sektor Oppvekst og forebygging og sektor Kultur	▪ Inderøy skal være en god livsløpskommune (befolkning og levekår) ▪ Livsmestring hele livet (kommunale tjenester) ▪ Alle skal oppleve et likeverdig tjenestetilbud (kommunale tjenester) ▪ Inderøy skal videreutvikle sin posisjon som kulturkommune ved å legge til rette for et mangfoldig og inkluderende kultur- og fritidstilbud for fastboende og tilreisende (kultur og miljø)

6.3 Trafikantgrupper/kjøretøygrupper: gående og syklende, motorsykel og moped

Nasjonal ulykkesstatistikk og data fra reisevaneundersøkelsen (RVU) for 2017/2018 viser at risikoen for å bli drept eller hardt skadd per km er om lag ti ganger høyere for syklister og om lag fem ganger høyere for fotgjengere sammenliknet med bilførere. Den reelle forskjellen i risiko er sannsynligvis atskillig større på grunn av underrapportering.

Tiltak

Navn på tiltak	Hovedmål i Kommuneplanens samfunnsdel, 2021-2033
Sette lys på betydningen av at syklister og gående/fotgjengere bruker personlig sikkerhetsutstyr i trafikken; eksempelvis hjelm og refleks Ansvar: sektor Oppvekst og forebygging, barne- og familiesenter, HR/service og støtte	▪ Livsmestring hele livet (kommunale tjenester) ▪ Inderøy skal være en god livsløpskommune (befolkning og levekår) ▪ Inderøy kommune skal være en attraktiv kommune for etablert næringsliv og nye bedrifter (verdiskaping og næringsliv)
Sette lys på betydningen av at brukere av elsparkesykler, moped og mopedbiler bruker personlig sikkerhetsutstyr som hjelm og refleksvest. Ansvar: sektor Oppvekst og forebygging, barne- og familiesenter, HR/service og støtte	▪ Livsmestring hele livet (kommunale tjenester) ▪ Inderøy skal være en god livsløpskommune (befolkning og levekår) ▪ Inderøy kommune skal være en attraktiv kommune for etablert næringsliv og nye bedrifter (verdiskaping og næringsliv)

6.4 Trafikksikre veger: arealplanlegging, drift og vedlikehold

Utformingen av og standarden på drift og vedlikehold har nær sammenheng med ulykkesituasjonen på vegnettet. All aktivitet på veinettet skal bidra til bedre trafikksikkerhet i samsvar med nullvisjonen. Dette krever et kontinuerlig fokus hos alle vegeiere.

Tiltak

Navn på tiltak	Hovedmål i Kommuneplanens samfunnsdel, 2021-2033
Melde behov for sikring på riksveg (E6) og fylkesveg for å forebygge ulykker	▪ Inderøy kommune skal være en attraktiv kommune for etablert næringsliv og nye bedrifter (verdiskaping og næringsliv)

Kommunen skal melde inn behov for fysisk sikring på riksveg og fylkesveg til vegeier for å forebygge møteulykker eller utforkjøring. Ansvar: sektor PLK	▪ Inderøy kommune skal gjennom planlegging bidra til å ta vare på og utvikle arealene både på land og sjø for kommunens innbyggere (langsiktig arealplanlegging) ▪ Kommunens skal bidra til å bygge ut og sikre en god infrastruktur til kommunens innbyggere (samfunnssikkerhet og beredskap) ▪ Inderøy kommune skal være en attraktiv arbeidsplass med fokus på utvikling (kommunen som organisasjon)
Kontinuerlig fokus på trafiksikkerhet i kjerneoppgavene innen planlegging, drift og vedlikehold Kommunen skal beholde og videreutvikle det daglige trafiksikkerhetsfokus i kjerneoppgavene innen planlegging, drift og vedlikehold. Ansvar: sektor PLK, avdeling veg	▪ Inderøy kommune skal være en attraktiv kommune for etablert næringsliv og nye bedrifter (verdiskaping og næringsliv) ▪ Inderøy kommune skal gjennom planlegging bidra til å ta vare på og utvikle arealene både på land og sjø for kommunens innbyggere (langsiktig arealplanlegging) ▪ Kommunens skal bidra til å bygge ut og sikre en god infrastruktur til kommunens innbyggere (samfunnssikkerhet og beredskap) ▪ Inderøy kommune skal være en attraktiv arbeidsplass med fokus på utvikling (kommunen som organisasjon)
Fokus på trafiksikkerhet i planer for alle nye byggeområder/prosjekt Kommunen skal vurdere og vektlegge trafiksikkerhet for alle nye byggeområder ved utarbeidelse av kommuneplanens arealdel og ved behandling av reguleringsplaner. Ansvar: sektor PLK	▪ Inderøy kommune skal være en attraktiv kommune for etablert næringsliv og nye bedrifter (verdiskaping og næringsliv) ▪ Kommunens skal bidra til å bygge ut og sikre en god infrastruktur til kommunens innbyggere (samfunnssikkerhet og beredskap) ▪ Inderøy kommune skal være en attraktiv arbeidsplass med fokus på utvikling (kommunen som organisasjon)
Universell utforming av veger og gangfelt Kommunen skal legge til grunn universell utforming ved fysisk utforming av veger og gangfelt for å bygge et aldersvennlig samfunn og ivareta trafikanter med funksjonsnedsettelse. Ansvar: sektor PLK, avdeling veg	▪ Inderøy kommune skal være en attraktiv kommune for etablert næringsliv og nye bedrifter (verdiskaping og næringsliv) ▪ Kommunens skal bidra til å bygge ut og sikre en god infrastruktur til kommunens innbyggere (samfunnssikkerhet og beredskap)

	▪ Inderøy kommune skal være en attraktiv arbeidsplass med fokus på utvikling (kommunen som organisasjon)
--	--

6.5 Fysiske trafikksikkerhetstiltak – veg

Kommunal veg

- Hjertesone rundt alle skoler: Sektor Oppvekst og forebygging skal sammen med sektor Plan, landbruk, kommunalteknikk (PLK) gjennomgå alle skoleområdet for å finne ut hvilke tiltak som må gjøres for å få hjertesoner. Tiltakene innarbeides så i denne planen og danner grunnlag for søknader om økonomisk støtte til trafikksikkerhetstiltak fra Trøndelag fylkeskommune og Statens vegvesen.
- Andre veger
 - Mosvikstranda, fortau i forbindelse med utbygging av boliger

Ansvar: sektor Oppvekst og forebygging og sektor PLK

Fylkeskommunal veg

Inderøy kommune gir innspill til Vegstrategi for Trøndelag, 2025-2036 og Regional plan for samferdsel i Trøndelag, 2026-2038.

Ansvar: sektor PLK

Statlig veg

Inderøy kommune sender innspill om prioriterte tiltak ved høringer av statlige og fylkeskommunale planer.

Ansvar: sektor PLK



Kilde: Inderøy kommune

6.6 Indikatorer for styring og evaluering

Inderøy kommune bruker følgende målbare indikatorer for å vurdere om utviklingen går i riktig retning med hensyn til den overordnede målsetningen i trafikksikkerhetsarbeidet.

Indikator	2027	2028	2029	2030	Vurdering/ kommentar
Antall drepte i trafikken					
Antall hardt skadde i trafikken					
Andel barn/unge som går/sykler på skolen					
Antall skoler med hjertesone					
Antall km gang- og sykkelveg					
Andel ansatte som har gjennomført trafikksikkerhets-opplæring					
??					

VEDLEGG

Fysiske og organisatoriske tiltak med økonomiske konsekvenser – budsjett og økonomiplan Inderøy kommune

Navn på tiltak	Sted	Ansvar	2027 (kr)	2028 (kr)	2029 (kr)	2030 (kr)
Fartsdempende tiltak i (Inn med aktuelle veger)	- X - Y - Z -	Kommunalsjef PLK				
Hjertesoner rundt skoler (Inn med aktuelle skoler)	skole a skole b -	Kommunalsjef oppvekst og forebygging/PLK				
Læringsmateriell	Skoler Bibliotek	Kommunalsjef oppvekst og forebygging/ kultursjef				
Kursing av ansatte i trafikksikkerhet	Tjenestested	Kommunal- sjefer				

Holdningsskapende arbeid (årlig) med tema fart, rus, mobilbruk, unge førere	Trafikk-sikkerhetsdagtjenestested	Kommunal-sjefer				
Informasjons-kampanje	Hele kommunen	HR/personal				
Drift og vedlikehold kommunal veg	Hele kommunen	Kommunalsjef PLK				