



# OVERHALLA KOMMUNE

# TRAFIKKSIKKERHETSPLAN

## 2012 – 2015



Vedtatt Trafikksikkerhetsplan 2012 - 2015, datert november 2011  
**Sist revidert: I henhold til vedtak i KOM-sak 103/11, 19.12.2012**

Overhalla kommune Teknisk avdeling

<b>DEL I .....</b>	<b>3</b>
<b>INNLEDNING .....</b>	<b>3</b>
<b>VISJON OG MÅL .....</b>	<b>4</b>
NASJONALT OG REGIONALT .....	4
FYLKET.....	5
KOMMUNEN.....	5
<b>ANSVAR OG ORGANISERING AV TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET.....</b>	<b>6</b>
NASJONALT NIVÅ.....	6
REGIONALT NIVÅ – FYLKESKOMMUNENE OG STATLIGE REGIONER .....	6
NORD- TRØNDELAG FYLKESKOMMUNE .....	6
KOMMUNALT NIVÅ.....	7
<b>SAMFUNNSØKONOMISKE BETRAKTNINGER .....</b>	<b>8</b>
<b>HVORFOR ER FART VIKTIG?.....</b>	<b>9</b>
<b>OM LAVE FARTSGRENSER .....</b>	<b>9</b>
<b>ULYKKESSTATISTIKK OG UTVIKLING .....</b>	<b>10</b>
KOMMUNEN.....	10
FYLKET .....	12
<b>ULYKKESANALYSE.....</b>	<b>14</b>
ULYKKESITUASJONEN I OVERHALLA .....	14
ULYKKESANALYSE NORD-TRØNDELAG 2008 .....	15
<b>VEGSYSTEM .....</b>	<b>16</b>
<b>UNIVERSELL UTFORMING .....</b>	<b>17</b>
<b>ØKONOMI.....</b>	<b>17</b>
<b>DEL II .....</b>	<b>18</b>
<b>HANDLINGSPROGRAM .....</b>	<b>18</b>
OPPLÆRINGS- OG INFORMASJONSTILTAK:.....	18
OVERVÅKINGS- OG KONTROLLTILTAK:.....	19
FYSISKE TILTAK:.....	19
<b>DEL III .....</b>	<b>21</b>
<b>EVALUERING .....</b>	<b>21</b>
EVALUERINGSSKJEMA.....	21
<b>OVERSIKTSKART.....</b>	<b>22</b>
PRIORITERTE FYSISKE TILTAK PÅ KOMMUNALE VEGER.....	22
PRIORITERTE FYSISKE TILTAK PÅ FYLKESVEGER.....	22
PRIORITERTE GANG- OG SYKKELVEGER .....	23
PRIORITERT VEGBELYSNING.....	24
<b>VEGLISTE .....</b>	<b>25</b>
KOMMUNALE VEGER, JF. VEGPLAN 2006-2009 .....	25
GANG- OG SYKKELVEGER.....	26
FYLKESVEGER, JF. STATENS VEGVESENS VEGLISTE 2010.....	26
PRIVATE VEGER, TOTALT JF. VEGPLAN 2006-2009 .....	27

## DEL I

### INNLEDNING

Forslag til Trafikksikkerhetsplan for 2012 -2015, datert november 2011, er revidert som en del av den årlige rullering av planen. Endringer i plandokumentet er primært foretatt i handlingsprogrammet. Tekstdelen er i hovedsak revidert ut fra sentrale og regionale endringer, samt at tilgjengelig oppdatert statistikk er tatt inn.

Planen skal være et viktig styringsverktøy for målrettet kommunalt trafikksikkerhetsarbeid, og viser blant annet hvilke områder og tiltak som skal prioriteres i kommunen.

Nord-Trøndelag Fylkeskommune krever at søknader om tildeling av fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler (Aksjon skoleveg) skal være forankret i en kommunal trafikksikkerhetsplan, og at prosjektene det søkes om skal være tilstrekkelig dokumentert/bekreftet. Søknadsfrist for å søke om tilskudd for 2012 er satt til 1.februar 2012.

Overhalla formannskap er kommunens trafikksikkerhetsutvalg. Det er valgt en arbeidsgruppe som består av 5 medlemmer.

Trafikksikkerhetsplan for 2012 – 2015 (4 år) med handlingsprogram tas vanligvis opp til årlig vurdering av arbeidsgruppa, før planen fremmes for politisk behandling i trafikksikkerhetsutvalget (formannskapet) og kommunestyret. På grunn av kommunevalget i år så har valgt å vurdere innkomne innspill, administrativt og i aktuelle saker i samråd med aktuelle representanter i AU. Planoppstart ble kunngjort på kommunens hjemmeside og i Namdalsavisa, samt at aktuelle høringsparter ble tilskrevet særskilt. Det er mottatt 10 innspill innen høringsfristen 4.november 2011.

Overhalla, 25.november 2012

(ikke valgt ny politisk representant pr. nov. 2011)/ Leder i arbeidsutvalget

Erling Lundstadsveen/ Lensmann

Anders Bjøru/ Fagsjef oppvekst

Stig Moum/ Teknisk sjef

Åse Ferstad/Avdelingsingeniør

#### **Kilder og aktuelle nettsteder:**

Regjeringen, Samferdselsdepartementet, Miljøverndepartementet, Statens vegvesen, Transportøkonomisk institutt, Trygg Trafikk, Nord-Trøndelag Fylkeskommune

# VISJON OG MÅL

## Nasjonalt og regionalt

Regjeringens overordnede mål for transportpolitikken er:

*Tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling.*

I (NTP) Nasjonal transportplan 2010-2019 (St.meld. Nr.16), vedtatt 11.6.2009, er følgende hovedmålsettinger gitt:

- *Bedre framkommelighet og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekraften i næringslivet og for å bidra til å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret*
- *Transportpolitikken skal bygge på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren*
- *Transportpolitikken skal bidra til å begrense klimautslipp, redusere miljøskadelige virkninger av transport, samt bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på miljøområdet*
- *Transportsystemet skal være universelt utformet*

Transportpolitikken skal bygge på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren – **Nullvisjonen** (en visjon om et transportsystem som ikke fører til tap av liv eller varig skade)

Ved Stortingets behandling av Stortingsmelding nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan (NTP) 2010-2019, ble det besluttet at det som et etappemål på veg mot nullvisjonen skal settes som ambisjon at antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken skal reduseres med minst en tredel innen 2020. Dette innebærer at antallet skal reduseres fra et forventet antall på om lag 1150 i 2010 til maksimalt 775 i 2020.

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2010-2013 er utarbeidet av Vegdirektoratet, Politidirektoratet, Helse- og sosialdepartementet, Utdanningsdepartementet og Trygg Trafikk. Planen bygger på Nasjonal transportplan (NTP) 2010-2019. Ambisjonsnivå og prioriteringer i tiltaksplanen er i samsvar med Statens vegvesens handlingsprogram 2010-2013, Strategiplan for politiets trafikkjeneste 2008-2011, Ulykker i Norge – Nasjonal strategi for forebygging av ulykker som medfører personskade 2009-2014 (tverrdepartemental plan), Trygg Trafikks strategiplan 2010-2013 og fylkeskommunenes handlingsprogram for fylkesvegnettet for perioden 2010-2013.

Tiltaksplanen gir en samlet framstilling av hvilke trafikksikkerhetstiltak som skal gjennomføres i Norge i perioden 2010-2013 for at antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken skal kunne bli redusert til maksimalt 950 i 2014.

Tiltaksplanen er bygd opp rundt en struktur bestående av fire nivåer:

- Nivå 1 Nullvisjonen – grunnlaget for alt trafikksikkerhetsarbeid i Norge
- Nivå 2 Etappemål for maksimalt antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken
- Nivå 3 Indikator mål, dvs. mål som må oppnås for at etappemålet skal nås
- Nivå 4 Tiltak som må gjennomføres for at indikator målene skal nås

Nullvisjonens tre grunnpillarer:

### **Etikk**

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

### **Vitenskaplighet**

Menneskets fysiske og mentale forutsetninger er kjent og skal ligge til grunn for utformingen av vegsystemet. Kunnskapen om vår begrensede mestringsevne i trafikken og tåleevne i en kollisjon skal legge premissene for valg av løsninger og tiltak. Vegtrafikksystemet skal lede trafikantene til sikker atferd og beskytte dem mot alvorlige konsekvenser av normale feilhandlinger.

### **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 vegsystem som tilrettelegger for mest mulig sikker atferd og beskytter mot alvorlige konsekvenser av normale feilhandlinger. Kjøretøyprodusentene har ansvar for å utvikle og produsere trafikksikre kjøretøy, og andre aktører, som for eksempel politiet og ulike interesseorganisasjoner, har ansvar for å tilrettelegge for å bidra til at trafikksikkerheten blir best mulig.

## Fylket

Handlingsplanen for trafikksikkerhetsarbeid i Nord- Trøndelag 2010 – 2013 er utarbeidet etter innspill, og i samarbeid med politikere, kommunepolitikere og Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU) sine konsultative medlemmer.

Nullvisjonen er retningsgivende for arbeidet til FTU.

Overordnet mål for transportpolitikken er: *Å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling.*

Hovedmålet i perioden 2010 – 2013: *Det skal være færre som blir drept eller hardt skadd på veger i Nord- Trøndelag i 2013, i forhold til gjennomsnittet for perioden 2006 – 2009.*

FTU ønsker å bidra til å redusere de alvorligste ulykkene og vil derfor rette søkelyset mot møte-utforkjøringsulykker og ulykker med fotgjengere og syklister spesielt.

Prosjektstyrte satsingsområder i planperioden 2010 – 2013 er:

- 1840 – En felles "paraply" for hele regionen rettet mot målgruppen 15 – 24 år
- 1840 – i skoleverket
- Nullvisjonstrekingen E6 Kvithammer – Mule
- Individtilpasset føreropplæring
- Kommunalt trafikksikkerhetsarbeid
- Kontroll og overvåking
- Barn og ungdom i trafikken
- Barn 0 – 5 år
- Barn 6 – 14 år
- Ungdom 15 – 19 år

Ikke prosjektstyrte satsingsområder:

- Aksjon skoleveg
- Kommunalt trafikksikkerhetsarbeid
- Vilt- og vegtrafikk
- Arrangement av konferanser om trafikksikkerhet

Handlingsplanen er retningsgivende for fylkeskommunens arbeid med trafikksikkerhetstiltak.

## Kommunen

Overhalla kommune støtter opp om Nullvisjonen, og legger den til grunn for sitt trafikksikkerhetsarbeid.

Våre mål kan sammenfattes til følgende:

- Samordne trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen for å oppnå bedre resultat
- Sørge for at statusen på dette arbeidet heves i kommunen
- Bedre informasjonen og samarbeidet for økt trafikksikkerhet
- Arbeide for å redusere trafikkulykkene og øke trygghetsfølelsen på alle veger. Bidra til å oppnå nullvisjonen
- Trafikksikkerhetsutvalget skal fungere som et bindeledd mellom publikum og administrasjon/politikere i trafikksikkerhetssaker
- Holde nøye oversikt over ulykkessituasjonen i kommunen
- Være pådrivere overfor offentlige etater, lag og organisasjoner, og påse at FTU holder målsettingene i sine handlingsplaner

Trafikksikkerhetsplanens handlingsprogram er retningsgivende for kommunens arbeid med trafikksikkerhetstiltak.

# ANSVAR OG ORGANISERING AV TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET

## Nasjonalt nivå

Samferdselsdepartementet har det overordna ansvaret, og styrer trafikksikkerhetsarbeidet gjennom Nasjonal transportplan (NTP).

Oppfølging av trafikksikkerhetsarbeidet og samarbeidet på nasjonalt nivå ivaretas hovedsakelig av Kontaktutvalget for trafikksikkerhet, som er et samarbeidsorgan oppnevnt og styrt av Samferdselsdepartementet. I tillegg til Samferdselsdepartementet, deltar Justisdepartementet, Vegdirektoratet, Politidirektoratet, Utrykningspolitiet, Trygg Trafikk og Helsedirektoratet.

## Regionalt nivå – fylkeskommunene og statlige regioner

Statens vegvesen har organisert sin virksomhet i fem regioner. Ansvaret for trafikksikkerhet i forbindelse med trafikant- og kjøretøyrelaterte forhold, planlegging og bygging av ny veg, og drift og vedlikehold av eksisterende veg er lagt til disse regionene.

I følge Vegtrafikklovens § 40 a har fylkeskommunen "et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket."

I forbindelse med forvaltningsreformen, er § 40a utvidet med et nytt annet ledd som lyder: "Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om at fylkeskommunen, i Oslo kommunen, pålegges å utarbeide og gjennomføre ulike tiltak knyttet til trafikksikkerhet."

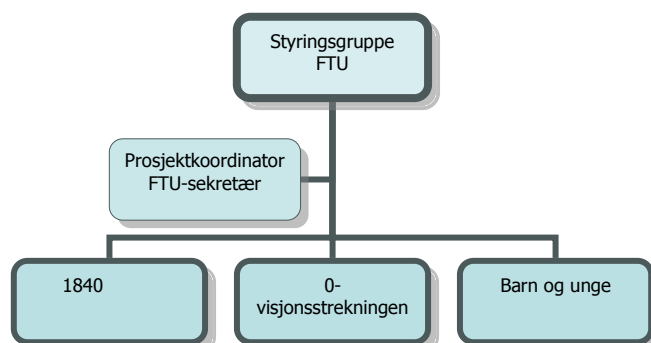
## Nord- Trøndelag fylkeskommune

I forbindelse med forvaltningsreformen overtok Nord- Trøndelag fylkeskommune ansvaret for riksvegnettet i fylket fra 1.1.2010. Innenfor samferdselssektoren innebærer regionformen en overføring av ansvaret for øvrige riksveger og øvrige riksvegfergesamband. Dette vil si et fullstendig ansvar for vegnettet, inkludert drift og vedlikehold. Fylkeskommunen har dermed fått ansvar for over halvparten av det offentlige vegnettet i fylket.

Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU) er organisasjonsmessig underlagt fylkestinget, og er delegert politisk myndighet for trafikksikkerhetsarbeidet. FTU består av 5 politisk oppnevnte medlemmer og 8 konsultative (rådgivende) medlemmer. Statens vegvesen har ansvar for sekretariatet, og FTU-sekretæren skal yte bistand til utvalgets politisk valgte medlemmer, samt koordinere arbeidet i FTU. De konsultative medlemmene er:

- Statens vegvesen, Nord-Trøndelag distrikt
- Politimesteren i Nord-Trøndelag
- Utrykningspolitiet, UP-distrikt 08
- Trygg Trafikk
- Nord-Trøndelag fylkeskommune, Regional utviklingsavdeling
- Nord-Trøndelag fylkeskommune, Avdeling for videregående opplæring
- Fylkesmannen i Nord-Trøndelag, Oppvekst- og utdanningsavdelingen
- Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ATL)

Handlingsplanen er organisert i prosjekter, og arbeidet i disse danner grunnlaget for FTU sine årsplaner. Prosjektlederne har ansvar for at prosjektene gjennomføres til rett tid. I tillegg skal de foreslå tiltak innenfor de respektive prosjekt i forbindelse med årsplanleggingen. Det foretas en årlig evaluering av prosjektene og eventuelle koordineringer foretas.

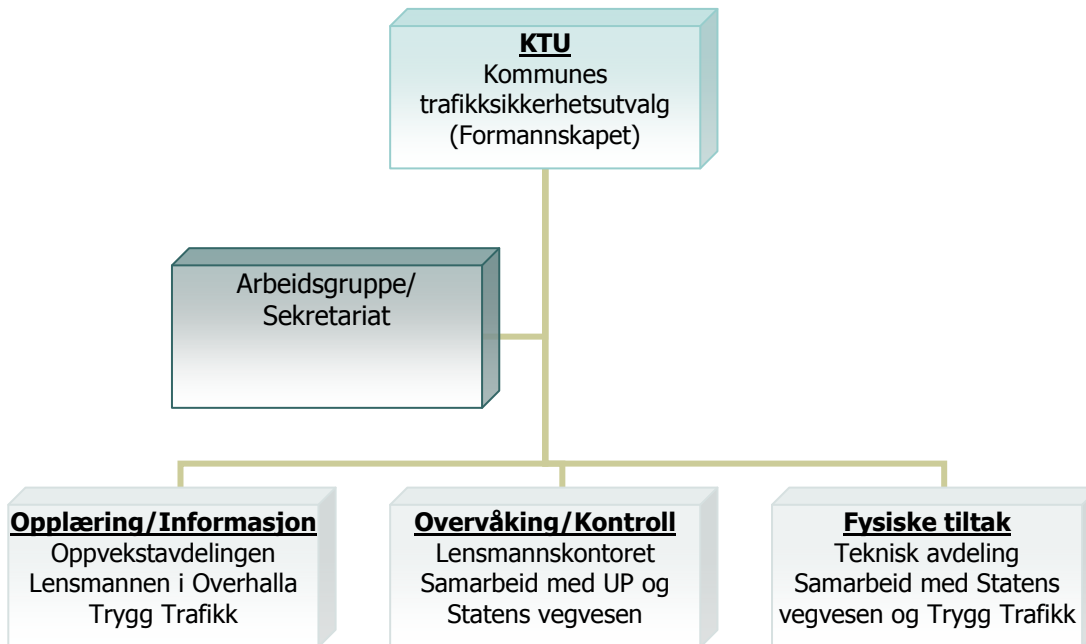


## Kommunalt nivå

Kommunestyret har det overordna politiske ansvaret for trafikksikkerhetsarbeid i kommunen. Dette ansvaret er delegert til formannskapet som er kommunens trafikksikkerhetsutvalg (KTU).

Under KTU er det nedsatt en arbeidsgruppe/sekretariat bestående av en politisk representant fra KTU (leder), lensmannen i Overhalla, fagleder oppvekst, teknisk sjef og en avdelingsingeniør fra Teknisk avdeling.

Det er videre inndelt i tre grupper med aktører fra arbeidsgruppa som arbeider innenfor områdene opplæring/informasjon, overvåking/kontroll og fysiske tiltak på veg.



### Trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen er basert på et tverretatlig samarbeid mellom følgende etater og organisasjoner:

Overhalla kommune  
Overhalla Lensmannskontor  
NAF  
Trygg Trafikk  
Statens vegvesen/FTU

Som konsultative medlemmer til KTU/Arbeidsgruppa, er det knyttet forbindelse med lokale lag og foreninger, kommunale råd og utvalg etc., for å ta hensyn til særinteressene.

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

- Veglovens § 25 (veglov av 21.juni 1963 nr 55), sist endret 10.6.2003
- Lov om helsetjenesten i kommunen (lov av 19.november 1982 nr 66), sist endret 25.6.04
- Plan- og bygningsloven (lov av 27.juni 2008 nr 71)
- Læreplanen for grunnskolene 1997 og ny læreplan høsten 2006

## SAMFUNNSØKONOMISKE BETRAKTNINGER

”Trafikksikkerhetsarbeidet må ikke bli et offer for interne budsjettkamper og byråkratisk sektortenkning. Her må det tenkes samfunnsøkonomi, da trafikkulykkene ikke er en tragedie bare for dem som rammes, men de utgjør også et betydelig tap for samfunnet.”

### Ulykkeskostnader for landet

De årlige kostnadene forbundet med trafikkulykker beløper seg til om lag 28 mrd. kroner (TØI 2007-1). Ved reduksjon i trafikkskader vil en dermed spare samfunnet for både økonomiske og menneskelige belastninger.

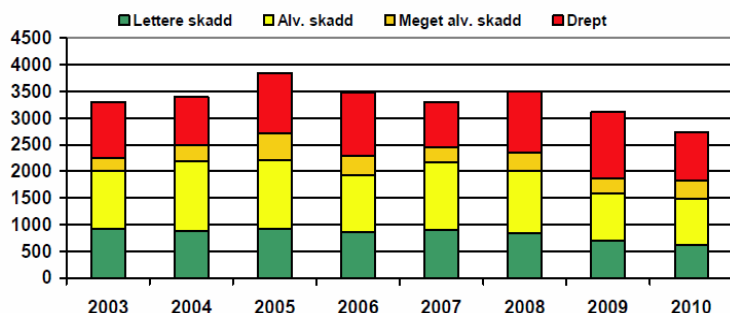


Fig. 5. Ulykkeskostnader i millioner kroner fordelt på år.

Tabellen viser en oversikt over ulykkeskostnader pr. politirapportert skadet person og pr. politirapportert personskadeulykke:

Skadetilfelle	Kostnad i 2010-priser
Et dødsfall	30 220 000,-
En meget alvorlig skade	22 930 000,-
En alvorlig skade	10 590 000,-
En lettere skade	614 000,-
Kun materiell skagde	30 000,-

Kilde: TØI – Rapport 1053C/2010(Transportøkonomisk institutt)

I Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2010 – 2013, er det gitt 152 tiltak (Trafikanttiltak, Tiltak på veg, Kjøretøytiltak, Skadeforebyggende tiltak) som skal bidra til en fortsatt nedgang i antall drepte og hardt skadde.

I perioden 2005 – 2008 har det omkommet i alt 955 personer på norske vegger. Hele 73 % av de drepte blir drept i møte- og utforkjøringsulykker. Tar en med forgjengerulykker, kommer en opp i 86 %. Tilsvarende andel for hardt skadde er henholdsvis 61 og 73 %.

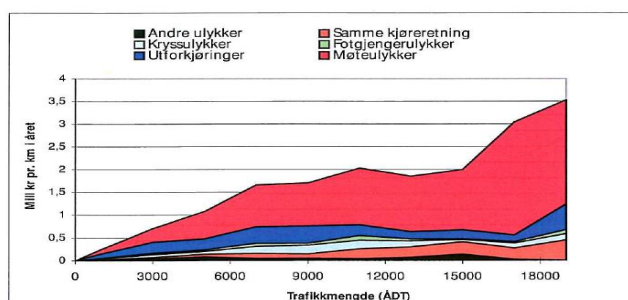
I 2008 lå Norge på 8.plass blant landene som deltar i OECD-samarbeidet når det gjelder å ha færrest antall drepte i trafikken i forhold til innbyggertallet. I 2009 var Norge nede på 4,4 drepte per 100 000 innbyggere. Tilsvarende tall for Sverige samme år var 3,8.

Luffart og jernbane er de sikreste transportformene, tett fulgt av buss.

Fortsatt er unge bilførere, mopedister på 16 og 17 år, og unge syklister spesielt utsatte grupper.

### Ulykkeskostnader for Nord-Trøndelag fylke

Gjennomsnittlig ulykkeskostnad i perioden 2000 – 2007 ligger på om lag 600 mill. kroner – med høyeste registrering i 2002 med 800 mill. kroner, og laveste registrering i 2003 med 480 mill. kroner.



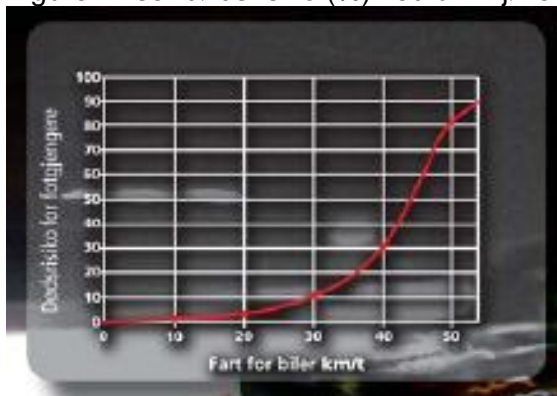
Figur 18. Ulykkeskostnader fordelt på trafikkmenge for stamvegnettet. (Langeland)

## HVORFOR ER FART VIKTIG?

Lavere fart gir færre og mindre alvorlige ulykker. Dersom farten i bysentra går ned fra 50 km/t til 30 km/t, reduseres antall ulykker med ca 50 %. I boligområder reduseres ulykkene med ca 40 % (ved bruk av humper). Antall drepte kan reduseres med så mye som 70 %.

Høy fart og stor variasjon i farten øker sannsynligheten for ulykker og alvorlighetsgraden ved ulykker.

Figuren viser dødsrisiko (%) ved ulik kjørefart.



Kurven viser at 9 av 10 fotgjengere overlever en påkjørsel i 30 km/t, mens bare 2 av 10 overlever ved 50 km.

Stopplengder er avgjørende faktor for ulykkene, og er på våt, men isfri kjørebane med gode dekk og gode bremses:

-30 km/t	20 meter
-40 km/t	30 meter
-50 km/t	45 meter
-60 km/t	70 meter

## OM LAVE FARTSGRENSER

Nedenfor beskrives kriterier for fartsgrenser i byer og tettsteder:

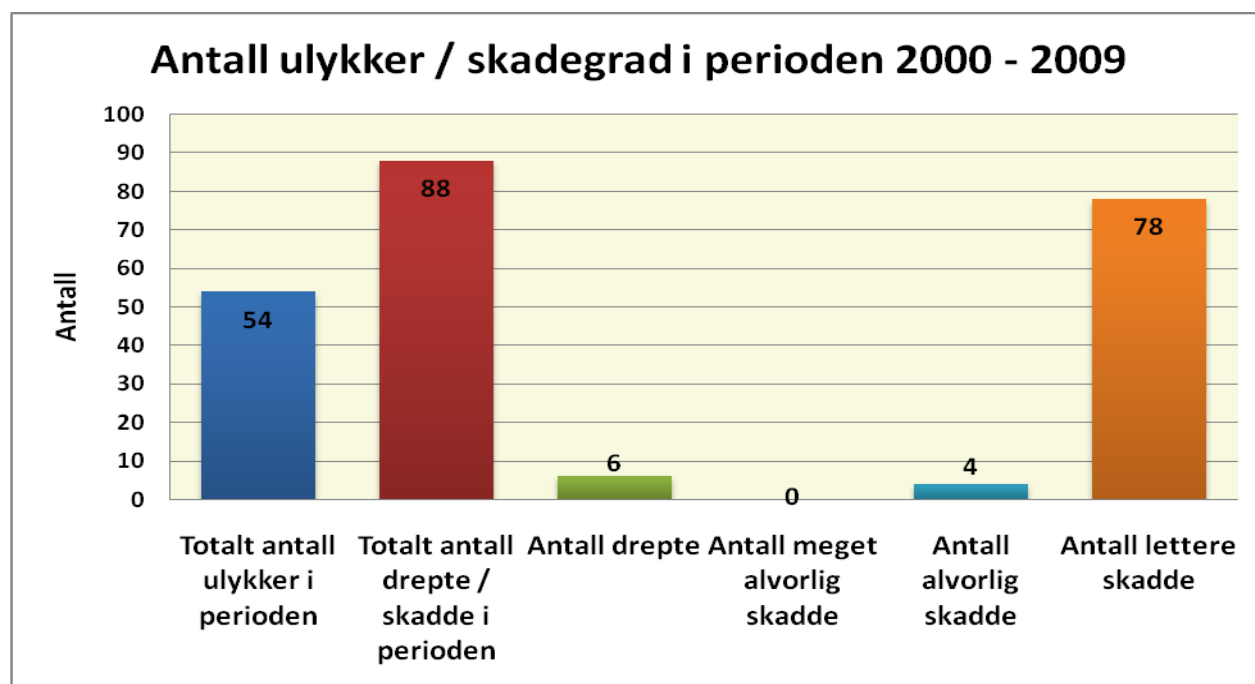
Fartsgrense	Bruksområde
30 km/t	Brukes i første rekke på adkomstveger i bolig- og sentrumsområder, men kan også brukes i bolig- og sentrumsgater med stor aktivitet av gående og syklende og dårlig separering
40 km/t	Brukes i første rekke på samleveger i bolig- og sentrumsområder
50 km/t	Generell fartsgrense innenfor tettbygd strøk dersom særskilt fartsgrense ikke er skiltet

Om farten ikke er høyere enn 30 km/t kan barna ferdes gangske trygt, forutsatt at biltrafikken ikke er svært stor og at sikten er god. Fartsgrense på 40 eller 50 km/t vil også være akseptabelt for barna om det bygges fortau og trygge krysningssteder i form av opphøyde eller signalregulerte gangfelt.

Informasjonen på denne siden er hentet fra Statens vegvesens brosjyre: Lavere fart er best for alle! NA- Rundskriv 05/17 fra Statens vegvesen finnes på [www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no), under trafikant og sykkel, eller på [www.sykkelby.no](http://www.sykkelby.no).

# ULYKKESTATISTIKK OG UTVIKLING

## KOMMUNEN



### Detaljerte kommunetall for perioden 2005 - 2010:

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
<b>Antall ulykker:</b>	2	6	6	1	1		
<b>Antall drepte / skadde:</b>	4	10	12	3	1	1	
Antall drepte:	0	1	0	0	0	1	
Antall meget alvorlig skadde:	0	0	0	0	0		
Antall alvorlig skadde:	0	0	1	0	0		
Antall lettere skadde:	4	9	11	3	1		

### Alders-, og trafikkantgruppe involvert i trafikkulykker i fylket - 2000 -2009

Alders-gruppe	Aker	Fot-gjenger	Bilfører	Bil-passasjer	Person annen MC	Person lett MC	Person moped	Person sykkel	Andre
0-5	0	1	0	4	0	0	0	0	0
6-9	0	0	0	1	0	0	0	2	1
10-14	0	0	0	4	0	0	0	1	2
15-17	0	0	2	7	0	1	9	0	2
18-20	0	0	28	16	1	0	1	1	1
21-24	0	1	12	10	2	0	0	0	0
25-34	0	0	21	8	2	0	0	1	2
35-44	0	1	12	4	2	0	0	1	1
45-54	0	1	10	4	2	0	0	1	0
55-59	0	1	3	0	0	0	0	0	0
60-64	0	0	2	3	0	0	1	0	1
65-69	0	0	4	3	0	0	0	0	1
70-74	0	1	1	2	0	0	0	0	0
75-79	0	0	3	1	0	0	0	0	0
80+	0	0	2	2	0	0	0	0	0
ukjent	0	0	1	1	0	0	0	0	4

Kilde: All statistikk er hentet fra Statens vegvesen

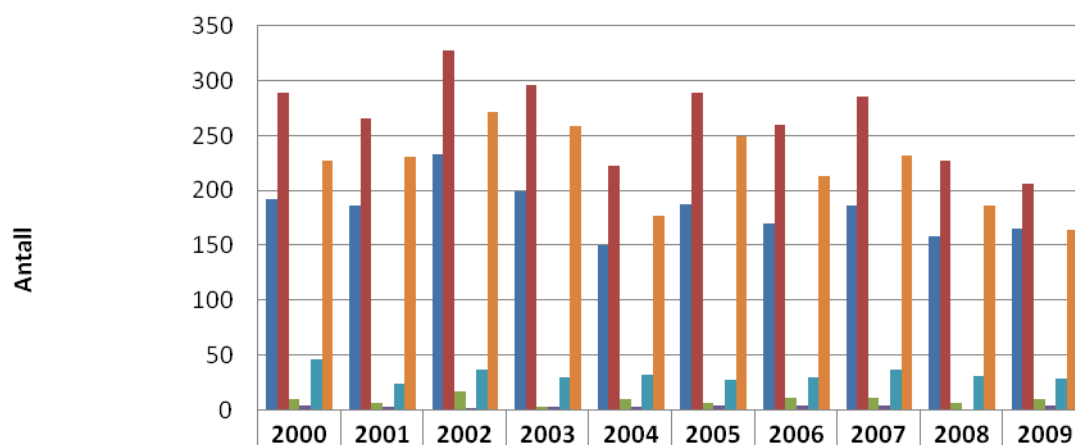
**Antall ulykker og skadde/drepte i Overhalla kommune / Ulykkens alvorlighetsgrad/  
Trafikantgruppe/ Kjønn:**

År	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	Sum
<b>Antall ulykker</b>	9	12	9	6	13	11	6	7	8	6	87
<b>Antall skadde /drepte</b>	14	15	14	7	17	17	8	14	10	7	123
<b>Ulykkens alvorlighetsgrad:</b>											
Drepte									1		1
Meget alvorlig skadde											
Alvorlig skadde	2	2	1		2	1	1	1			10
Lettere skadde	12	13	13	7	15	16	7	13	9	7	112
<b>Trafikantgruppe:</b>											
Bilfører	7	5	6	3	7	7	2	7	5	4	53
Bilpassasjer	2	5	6	2	8	4	3	7	3	2	42
Person annen MC	2								1		3
Person lett MC			1								1
Person moped	2	2		1		2	3			1	11
Person sykkel		1			2	1			1		5
Fotgjenger	1	2	1								4
Andre				1		3					4
<b>Kjønn:</b>											
Mann	11	10	6	2	8	8	4	4	6	4	63
Kvinne	3	5	8	5	9	9	4	8	4	3	58
Ukjent								2			2

Ar	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Sum
<b>Antall ulykker</b>	7	11	3	8	4	2	6	6	1	1		49
<b>Antall skadde /drepte</b>	13	17	4	14	6	4	10	12	3	1		84
<b>Ulykkens alvorlighetsgrad:</b>												
Drepte	1	2			2		1				1	7
Meget alvorlig skadde												
Alvorlig skadde	1				2			1				4
Lettere skadde	11	15	4	14	2	4	9	11	3	1		74
<b>Trafikantgruppe:</b>												
Bilfører	4	10	1	10	2	2	4	6	2			41
Bilpassasjer	3	6		3	1	2	4	5	1			25
Person annen MC			2				1					3
Person lett MC												
Person moped												
Person sykkel					2							2
Fotgjenger					1							1
Andre	6	1	1	1						1		10
<b>Kjønn:</b>												
Mann	7	6	3	9	4	3	5	5			1	43
Kvinne	2	11	1	5	2	1	4	6	3	1		36
Ukjent	4											4

## FYLKET

### Antall ulykker / skadegrad i perioden 2000 - 2009



	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
■ Antall ulykker / år	193	187	233	199	151	188	170	187	159	166
■ Antall drepte/skadde / år	289	266	328	296	223	289	260	286	227	207
■ Antall drepte	11	7	17	4	10	7	12	12	7	10
■ Antall meget alvorlig skadde	4	3	2	3	3	4	4	5	1	4
■ Antall alvorlig skadde	47	25	37	30	33	28	30	37	32	29
■ Antall lettere skadde	227	231	272	259	177	250	214	232	187	164

### Utvikling av trafikkmengde, ulykker og risiko siden 1980

Viser relativ ulykkesutvikling, trafikkmengde og risiko i Nord-Trøndelag fra 1980 og til og med 2008. I denne perioden har trafikken økt med 83 %, mens risikoen er redusert med 55 %.

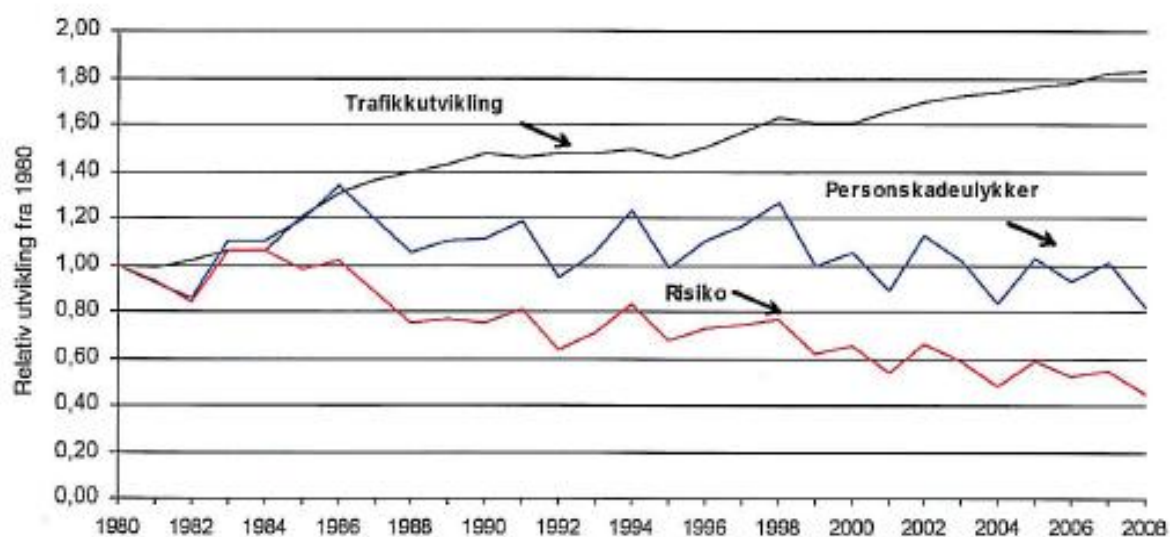
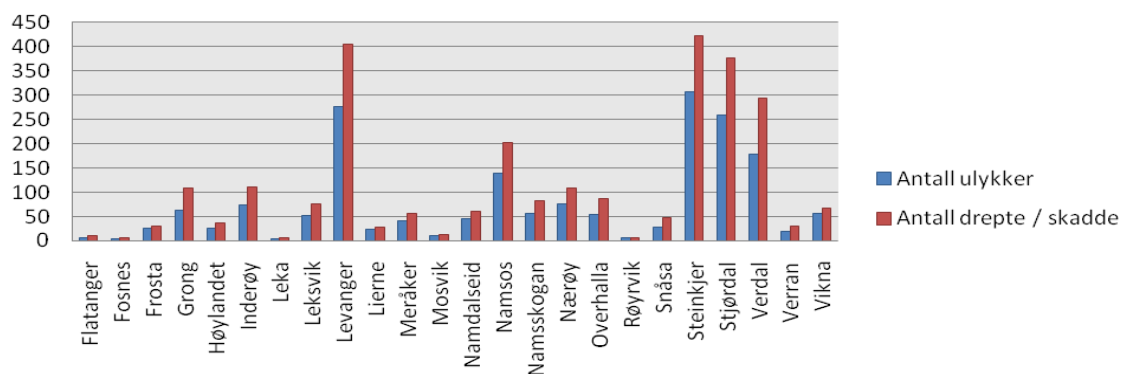
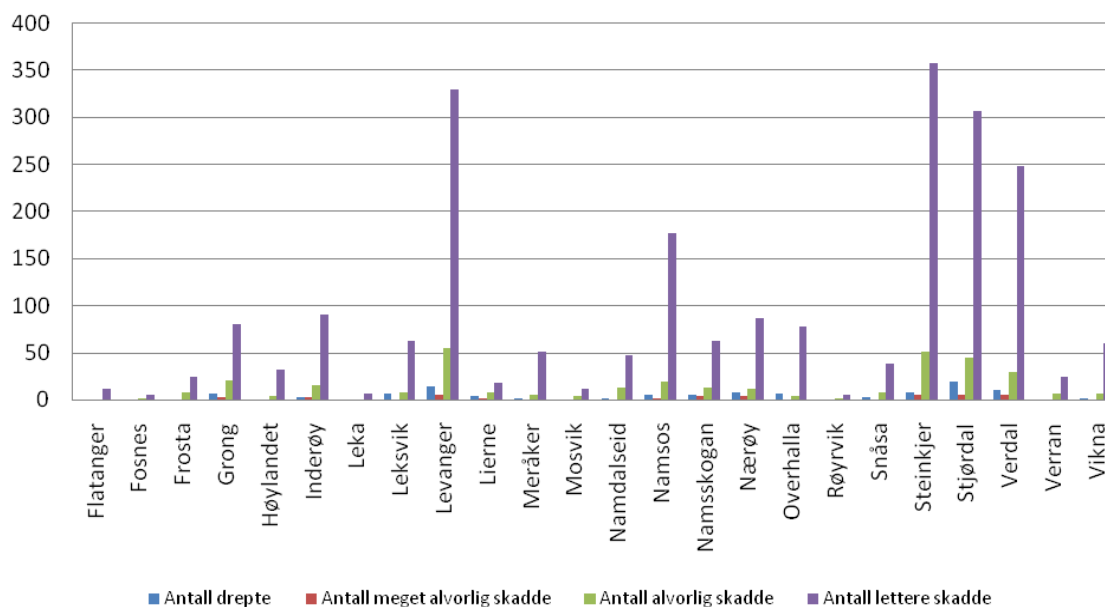


Fig. 1. Utviklingen av personskadeulykker, trafikk og risiko i Nord-Trøndelag siden 1980.

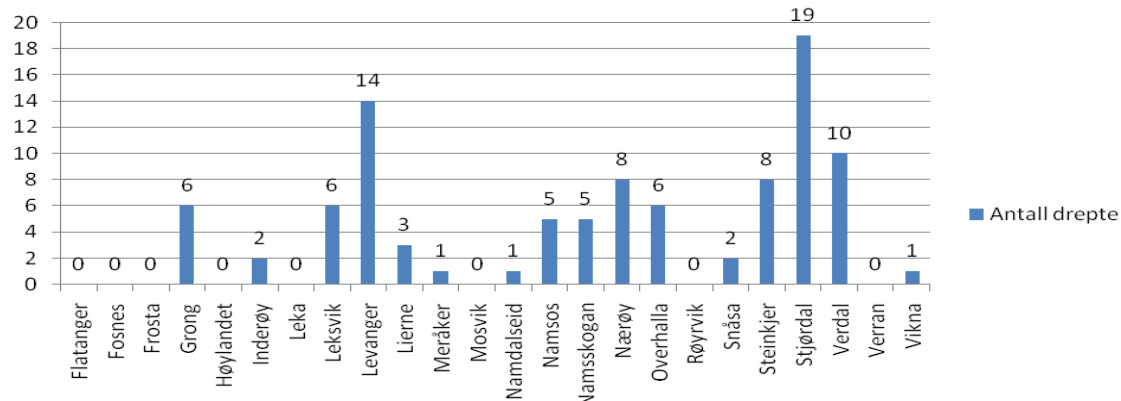
### Antall ulykker / antall drepte og skadde (kommunevis statistikk for Nord-Trøndelag i perioden 2000 - 2009)



### Alvorlighetsgrad (kommunevis statistikk for Nord-Trøndelag i perioden 2000 - 2009)



### Antall drepte Nord-Trøndelag i perioden 2000 - 2009



## Alders-, og trafikantgruppe involvert i trafikulykker i fylket - 2000 -2009

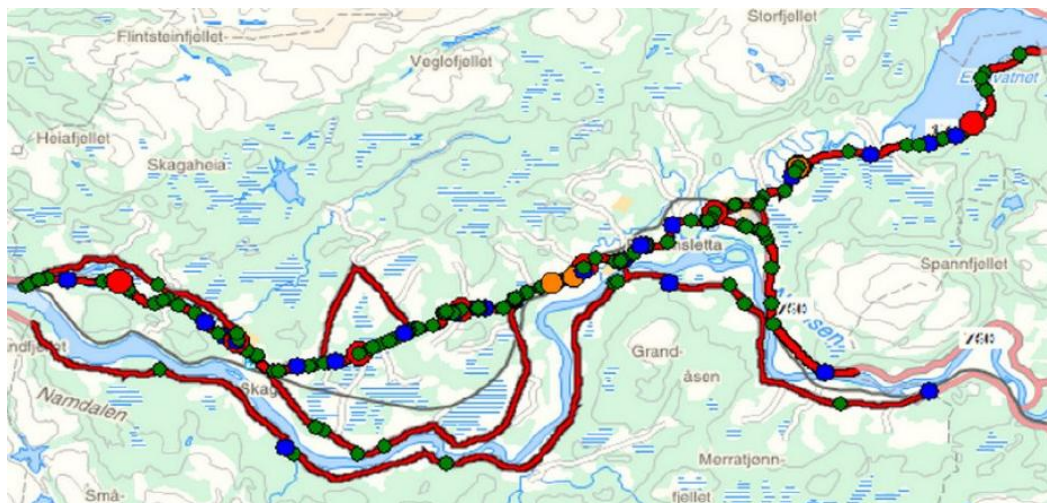
Aldersgruppe	Aker	Fotgjenger	Bilfører	Bilpassasjer	Person annen MC	Person lett MC	Person moped	Person sykkel	Andre
0- 5	2	9	0	39	0	0	0	2	3
6- 9	1	17	0	29	0	0	0	9	4
10-14	1	15	0	43	2	1	2	23	3
15-17	0	8	8	114	2	29	49	10	20
18-20	0	3	261	113	2	0	7	4	8
21-24	0	11	137	69	13	0	0	7	7
25-34	0	6	271	83	44	0	3	9	13
35-44	0	14	228	63	27	1	2	8	5
45-54	0	9	177	63	20	2	2	21	6
55-59	0	4	68	37	4	1	0	3	5
60-64	0	6	56	28	1	0	1	1	2
65-69	0	5	35	18	0	3	0	3	5
70-74	0	15	33	20	0	0	1	2	1
75-79	0	7	28	10	0	0	1	5	4
80+	0	13	21	14	1	0	1	6	3
ukjent	0	2	12	10	1	0	0	0	10

## ULYKKESANALYSE

### Ulykkesituasjonen i Overhalla

Under følger en oversikt over ulykkesstrekninger som statistisk utmerker seg som problemområder:

- Fv17 Tranmyra
- Fv17 Kvatningmyra
- Fv17 Ryggahøgda
- Fv.760
- Fv.401



#### Befolkningsstatistikk for Overhalla 2008:

Det bor om lag 1184 mennesker i tettbygd strøk (34 %), mens det bor 2323 i spredtbygd strøk (66 %).

I følge folke- og boligtellingsen i 2001 bodde 40 % i tettbygd strøk og 60 % bodde spredt. (En deling av kommunen ved Øysvollkorsen viser at 47 % bor vest for skillet og 53 % øst for skillet).

- Trafikkulykke
- ◻ Uskadd
- ◻ Lettere skadd
- ◻ Alvorlig skadd
- ◻ Meget alvorlig skadd
- ◻ Drept
- Ulykkesinvolvert enhet
- ◻ Ulykkesinvolvert person

## ULYKKESANALYSE Nord-Trøndelag 2008

Statens vegvesen Nord-Trøndelag distrikt, seksjon for trafiksikkerhet og vegforvaltning har utarbeidet en rapport – Ulykkesanalyse Nord-Trøndelag 2008, datert august 2009. Analysen viser en del hovedtrekk av utviklingen i Nord-Trøndelag for perioden 2005 – 2008, sammenlignet med perioden 2001 – 2004.

I rapporten konkluderes det med følgende:

- Sjansen for å bli involvert i en personskadeulykke i Nord-Trøndelag er redusert med om lag 55 % i løpet av de siste 29 år
- I løpet av de siste 8 år har 76 mennesker mistet livet i trafikkulykker.
- Det er ikke registrert nye ulykkespunkt for perioden 2004-2008.
- Kommunene Steinkjer, Levanger og Verdal har flest antall skadde og drepte.
- Andel drepte eller hardt skadde i utforkjøringsulykker har økt fra 36,4 % i perioden 2001-2004 til 48 % i perioden 2005-2008.
- Andel drepte eller hardt skadd i møteulykker har gått ned fra 35,2 % i perioden 2001-2004 til 30,7 i perioden 2005-2008.
- Om lag 80 % av de alvorligste personskadene skjer på riks- og europavegene.

### Hvor skjer ulykkene?

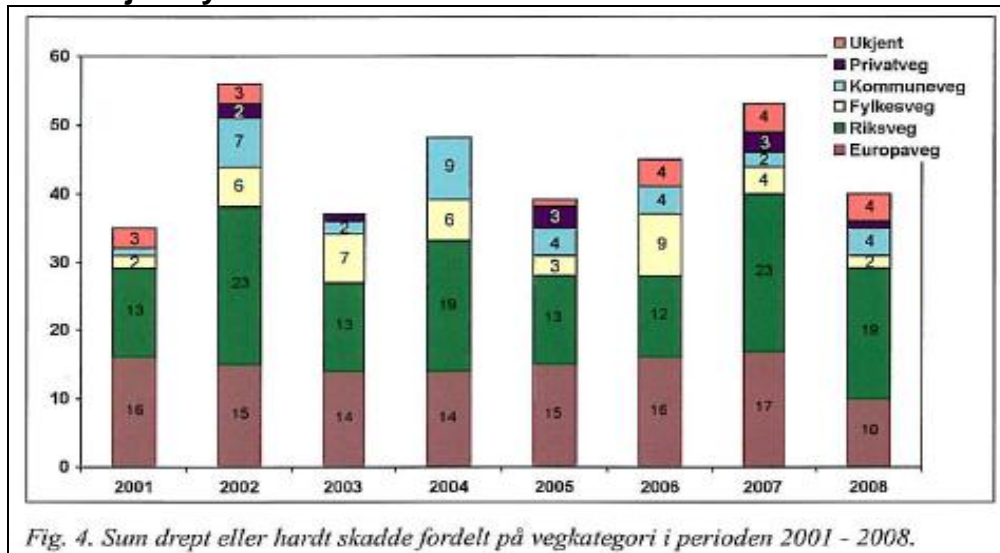


Fig. 4. Sum drept eller hardt skadde fordelt på vegkategori i perioden 2001 - 2008.

Om lag 80 % av de alvorligste personskadene skjer på riks- og europavegene.

### Ulykkestyper og skadegrad

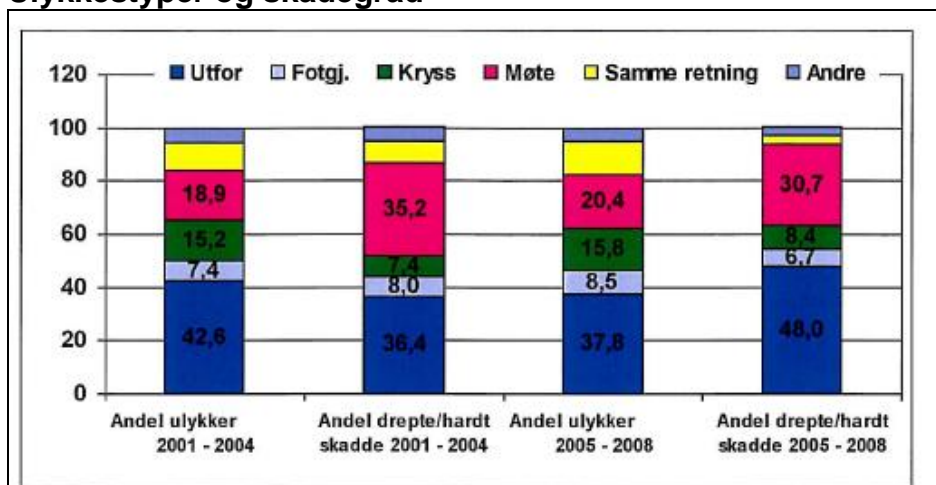


Fig. 9. Ulykkestyper og andel drepte eller hardt skadde i % for perioden 2001 - 2004 og 2005-2008.

Som det framgår av figur 9 står møteulykkene for 20,4 % av antall personskadeulykker og 30,7 % av antall drepte eller hardt skadd. Andel drepte eller hardt skadde i utforkjøringsulykker har økt fra 36,4 % i perioden 2001-2004 til 48 % i perioden 2005-2008.

## VEGSYSTEM

### Kjøreveger, jf. vedlegg i Del III.

Vegnettet i kommunen består av riksveger, fylkesveger, kommunale og private veger. Av disse kan Fv17, Fv760 og Fv401 betegnes som hovedvegene i kommunen, og er de som er mest trafikkerte.

I forbindelse med forvaltningsreformen overtok Nord-Trøndelag fylkeskommune ansvaret for det øvrige riksvegnettet (nye fylkesveger) i fylket fra 1.1.2010.

(Rv17 og 760 kommer innenfor begrepet nye fylkesveger)

Kjøreveg	Total lengde (km):	Asfalt/Grus (km):	Vegbelysning:
Fylkesveger (17 <sup>1</sup> /760 <sup>2</sup> )	? /19,8 km <sup>2</sup>	Asfalt	
Fylkesveger (401, 431, 434, 436, 439 og 440)	55,15	Asfalt: Grus:	
Kommunale veger	70,80	Asfalt: 14,60 Grus: 56,20	
Private veger	25,15	Grus: 25,10	

### Gang- og sykkelveger, jf. vedlegg i Del III.

Gang- og sykkelveger langs riksveg og fylkesveg er fylkeskommunen og statens vegvesens ansvar, mens kommunen har ansvar langs de kommunale vegene.

Gang- og sykkelveger langs:	Total lengde (km):	Asfalt/Grus (km):	Vegbelysning:
Fv.17 Fv.760	0	Asfalt	Ja delvis
Fv.401 Fv.431 Fv.434 Fv.436 Fv.439 Fv.440	0 ca. 0,31? ? 0 ca. 0,10? 0	Asfalt  Asfalt	Ja  Ja
Kommunale veger	7,43	Asfalt: 6,88 Grus: 0,53	Ja delvis
Private veger	0		

## UNIVERSELL UTFORMING

Universell utforming som strategi – legges til grunn ved planlegging av nye fysiske trafiksikkerhetstiltak, samt ved rehabilitering av trafikkerte områder i kommunen.

Miljøverndepartementet har i skriv om Universell utforming – begrepsavklaring (26.oktober 2007) definert og utdypet universell utforming:

*”Universell utforming er utforming av produkter og omgivelser på en slik måte at de kan brukes av alle mennesker, i så stor utstrekning som mulig, uten behov for tilpassing og en spesiell utforming”.*

De sier blant annet at hovedsiktemålet med universell utforming er å oppnå likestilling og deltakelse for personer med nedsatt funksjonsevne ved å fjerne eksisterende funksjons- hemmende barrierer og hindre at nye oppstår. Begrepet universell utforming innebærer en ny tenkning ved at det inneholder et sterkere likestillingskrav enn det som ligger i tilgjengelighet for personer med nedsatt funksjonsevne. Mens tilgjengelighet for funksjonshemmede kan oppnås gjennom spesielle løsninger, forutsetter universell utforming at hovedløsningen skal imøtekomme alle brukerbehov.

Utforming forstås her som en fellesbetegnelse på alle arbeidsprosesser som er involvert i utforming av omgivelsene. Det inkluderer samfunnsplanlegging, arealdisponering, arkitektur, konstruksjon, produktutvikling med videre.

Jf. NTP 2010 – 2019;

Et universelt utformet transportsystem er så langt som mulig brukbart for alle mennesker, uten behov for tilpassing eller spesiell tilrettelegging. Et universelt utformet transportsystem vil et stykke på vei kunne minske behovet for individuell tilrettelegging eller særløsninger, og samtidig bedre tilgjengeligheten til viktige fellesskapsarenaer. Universell utforming er derfor viktig for å oppnå likeverd og deltakelse i samfunnet, uavhengig av funksjonsevne.

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.

## ØKONOMI

I trafiksikkerhetsarbeidet er det vanskelig å stipulere eksakte kostnader på de enkelte tiltakene. Det er flere aktører som arbeider med trafiksikkerhet, noe som medfører at de økonomiske midlene er fordelt på flere budsjetter. I tillegg vil det variere hvilke type midler som er tilgjengelig til en hver tid. For kommunen er det helt klart at fylkets trafiksikkerhetsmidler er viktige for å få realisert viktige tiltak og prosjekt.

## DEL II

### HANDLINGSPROGRAM

Handlingsprogrammet omfatter en samlet oversikt over de tiltak som er nødvendig i planperioden for å oppnå planens intensjoner og mål for trafikksikkerhet i kommunen.

Handlingsplanen er samordnet med \*)Plan for politiets medvirkning i holdningsarbeid i barnehager og skoler i Overhalla kommune, vedtatt i fellesmøte for barnehagestyrere og rektorer, den 20.12.2006, og hvor lensmannen deltok.

### OPPLÆRINGS- OG INFORMASJONSTILTAK:

<b>BARNEHAGENE</b>			
TILTAK/MÅLGRUPPER	KOSTNAD	ANSVAR	TIDSPERIODE
Øke bruken av hjelm, bilbelte og refleks		Barnehagene	Hele året
Øke medlemskap i Barnas Trafikkklubb		Barnehagene	Hele året
Barnehagenes "skolestartere" besøker politistasjonen og brannstasjon i Namsos		Barnehagene	Februar

<b>GRUNNSKOLEN</b>			
TILTAK/MÅLGRUPPER	KOSTNAD	ANSVAR	TIDSPERIODE
Øke bruken av refleks herunder utdeling av refleksvest til 1.klasse		Grunnskolene	Hele året
Bedre sykkelopplæring		Grunnskolene	Vår/Høst
6-åringer på skoleveg/kartlegging av tiltak		Grunnskolene/ Teknisk avdeling	Hele året
6-åringer på skoleveg/ Pådrivervirksomhet		Alle	Hele året
1.-10.trinn "Bussvett"		Grunnskolene i samarbeid med andre aktører	Ved skolestart
5.-7.trinn Trafikkdag		Grunnskolene	Primo mai
U-trinnet "Ikke tøft å være død"		Trygg Trafikk/OBUS	Hvert 3.år

<b>FRIVILLIGE LAG OG ORGANISASJONER / KOMMUNALE RÅD OG UTVALG</b>			
TILTAK/MÅLGRUPPER	KOSTNAD	ANSVAR	TIDSPERIODE
Trafikksikkerhetsinformasjon i idrettslag og ungdomsorganisasjoner. Støtte opp om trafikksikkerhetskampanjer i frivillige lag og foreninger.		Alle	Hele året
Informasjon til eldrerådet/ Oppfriskningskurs		Eldrerådet/Kjøreskolene	Hele året

<b>GENERELT</b>			
TILTAK/MÅLGRUPPER	KOSTNAD	ANSVAR	TIDSPERIODE
Følge opp målsettinger i FTU		Alle	Hele året
Pådrivervirksomhet mot Statens vegvesen		Overhalla kommune	Hele året

## OVERVÅKINGS- OG KONTROLLTILTAK:

TILTAK	KOSTNAD	ANSVAR	TIDSPERIODE
Uanmeldte kontroller ved skolene		Lensmannskontoret	I starten, og i løpet av skoleåret
Trafikkontroller i samarbeid med UP, Tollvesen og Biltilsynet		Lensmannskontoret	Hele året
Utrykning i forbindelse med trafikkulykker og hvor det er personskaade		Lensmannskontoret	Hele året
Patrulje, generell overvåking av trafikken		Lensmannskontoret	Hele året
Generell oppfølging av målsettinger i FTU		Lensmannskontoret	Hele året

## FYSISKE TILTAK:

KOMMUNALE VEGER				
PRIORITERTE TILTAK	KOSTNAD	TILSKUDD	ANSVARLIG	TIDSPERIODE
1. Opprusting av kommunal veg, fra fv.17 og inn til Skogmo boligfelt			Overhalla kommune	2012
2. Rydding av vegetasjon i siktsoner i kryss			Overhalla kommune Teknisk avdeling	Fortløpende

FYLKESVEGER				
PRIORITERTE TILTAK	KOSTNAD	TILSKUDD	ANSVARLIG	TIDSPERIODE
1. Fv17 Utbedring av svinger ved Fuglem (Sandhaugen) utbedres/forlenges til og med bakketopp før Røttesmoflata Avkjørsler vurderes i denne sammenheng.			Statens vegvesen	
2. Fv17 Overhalla sentrum/ Fullføring av miljøgate			Statens vegvesen	
3. Fv760 Utbedring av Melhus-undergangen			Statens vegvesen	
4. Fv401 Møteplasser på Øysletta sentrum og vestover			Statens vegvesen	
5. Fv401 "Sørsivegen" – breddeutvidelse og fastdekke og fastdekke			Statens vegvesen	
6. Av- og påstigningsramper for skolebuss langs fylkesveger			Statens vegvesen	2012-2015
7. Fv17 Svinger øst for Sjøenget / Ny linjeføring			Statens vegvesen	
8. Fv17 Kvatningmyra og Tranmyra / Sikring mot viltpåkjørsler			Statens vegvesen	
9. Fv17 Svinger vest for Ryggahøgda / Utbedring av kurvatur			Statens vegvesen	
10. Fv17 Sanering av avkjørsler øst for Ryggahøgda / Felles adkomstveg			Statens vegvesen	
11. Fv401 Oppretting av Øysvingene			Statens vegvesen	

<b>GANG- OG SYKKELVEGER</b>				
<b>PRIORITERTE TILTAK</b>	<b>KOSTNAD</b>	<b>TILSKUDD</b>	<b>ANSVARLIG</b>	<b>TIDSPERIODE</b>
1. Fv.439 Gangbane langs Ranem bru			Statens vegvesen	
2. Fv17 Gang- og sykkelveg 1.etappe Barliakorsen-Skeisbrua			Statens vegvesen	
3. Fv434 Gang- og sykkelveg m. vegbelysning fra planovergang Namsosbanen til Melamoen			Statens vegvesen	
4. Fv17 Gang- og sykkelveg 2.etappe Skeisbrua-Øysvollkorsen			Statens vegvesen	
5. Fv17 Gang- og sykkelveg 3.etappe Øysvollkorsen - Skage (Belgvollkrysset)			Statens vegvesen	
6. Fv17 Gang- og sykkelveg 3.etappe Øysvollkorsen – Skage (Belgvollkrysset)			Statens vegvesen	

<b>VEGBELYSING</b>				
<b>PRIORITERTE TILTAK</b>	<b>KOSTNAD</b>	<b>TILSKUDD</b>	<b>ANSVARLIG</b>	<b>TIDSPERIODE</b>
1. Vegbelysning ved Gimle forsamlingshus og OBUS	150 000 kr	75 000 kr	Overhalla kommune Teknisk avdeling	2012
2. Fv434 Vegbelysning Fra jernbaneovergang på Øysvollen til Gansmo/ Moan			Statens vegvesen	
3. Vegbelysning langs kommunal veg fra fv17 til OCEM			Overhalla kommune Teknisk avdeling	
4. Fv401 Forlengelse av vegbelysning Øysletta sentrum / Landfallan - Lilleberre			Statens vegvesen	

## DEL III

### EVALUERING

Evaluering av tiltak i handlingsprogrammet kan gjennomføres på flere måter. En kan velge å måle effekten av gjennomførte tiltak opp mot tidligere ulykkestall i kommunen, og man kan evaluere tiltakene ut fra om de er gjennomført eller ikke. En evaluering basert på det første vil kanskje måtte skje etter en hvis tid, både med tanke på erfaring over tid og at faktiske data ikke er tilgjengelig før det er utarbeidet statistikk. I tillegg bør en årlig evaluering av handlingsprogrammet omfatte en generell vurdering av eget arbeid, vurdering og prioritering av nye tiltak, og eventuelt foreta omprioriteringer.

### EVALUERINGSSKJEMA

Benyttes ved årlig gjennomgang og revisjon av tiltak i handlingsprogrammet. Dette gjelder for opplærings- og informasjonstiltak, kontroll og overvåking, fysiske tiltak (prioriterte).

<b>Navn på tiltak som ikke er gjennomført:</b>	<b>Begrunnelse:</b>	<b>Arbeidsgruppas kommentar:</b>
<b>Navn på nye innmeldte tiltak:</b>	<b>Innmeldt av, og et kort sammendrag av begrunnelse for tiltaket:</b>	<b>Arbeidsgruppas vurdering og kommentar:</b>
<b>Navn på ompriorterte tiltak:</b>	<b>Begrunnelse:</b>	<b>Arbeidsgruppas kommentar:</b>
<b>Arbeidsgruppas generelle vurdering av plan, handlingsprogram og eget arbeid:</b>		

# OVERSIKTSKART

## Prioriterte fysiske tiltak på kommunale vegger

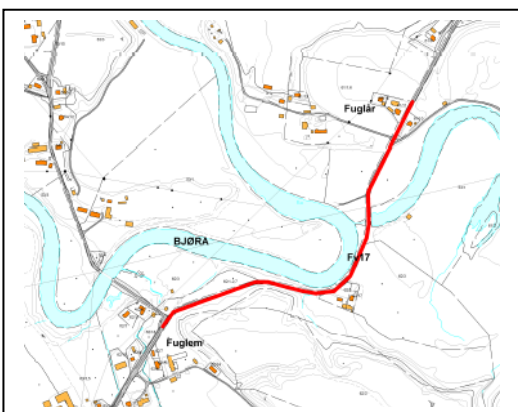
1. Adkomst inn til Skogmo boligfelt



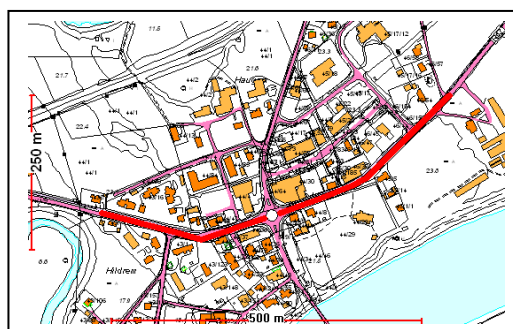
2. Rydding av vegetasjon i siktsoner kryss (ikke kart)

## Prioriterte fysiske tiltak på fylkesveger

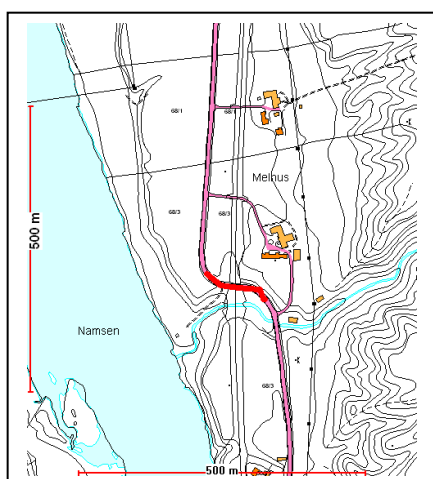
1. Fv17 Utbedring av svinger ved Fuglem (Sandhaugen) utbedres/forlenges til og med Bakketopp før Røttesmoflata. Avkjørsler vurderes i denne sammenheng.



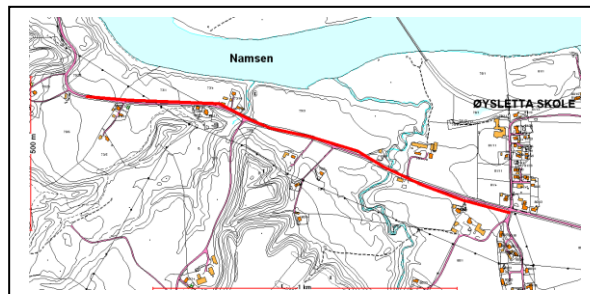
2. Fv17 Overhalla sentrum – fullføring av miljøgate



3. Utbedring av Melhus-undergangen



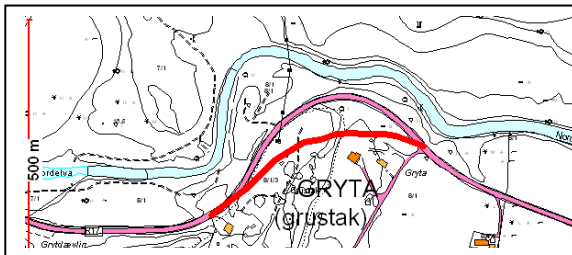
4. Møteplasser på Fv401 Øysletta sentrum og vestover



5. Fv401 "Sørsivegen" – breddeutvidelse og fastdekke (ikke kart)

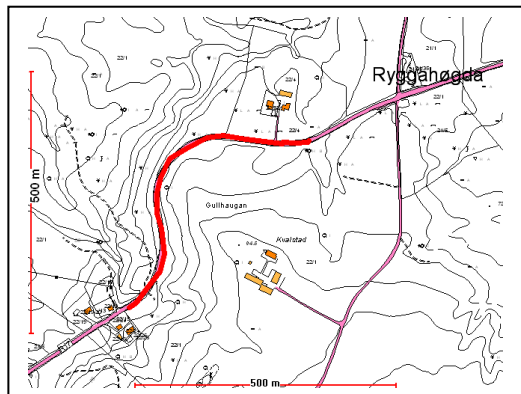
6. Av- og påstigningsramper for skolebuss langs fylkesveger (ikke kart)

7. Fv17 Svinger øst for Sjøanget/ Ny linjeføring jf. reguleringsplan for Gryta grustakk

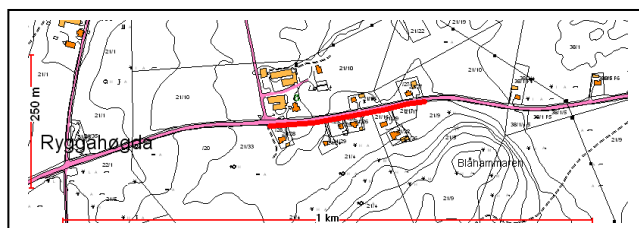


8. Fv17 Kvatningmyra og Tranmyra / Sikring mot viltpåkjørsler (ikke kart)

9. Fv17 Svinger vest for Ryggahøgda / Utbedring av kurvatur



10. Fv17 Sanering av avkjørsler øst for Ryggahøgda / Felles adkomstveg

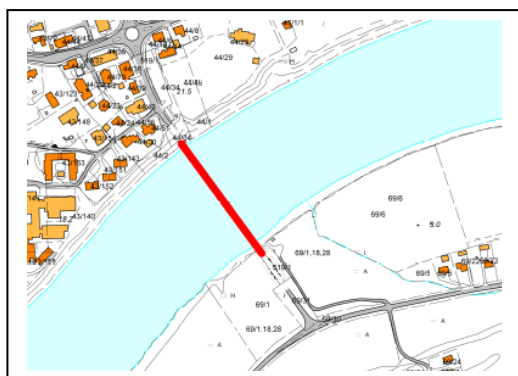


11. Fv401 Oppretting av Øysvingene

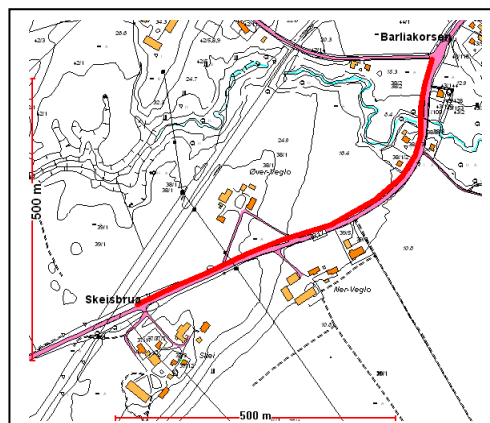


## Prioriterte gang- og sykkelveger

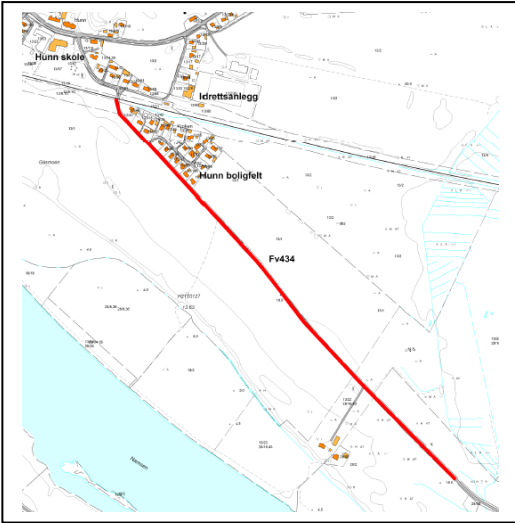
1. Fv439 Gangbane langs Ranem bru



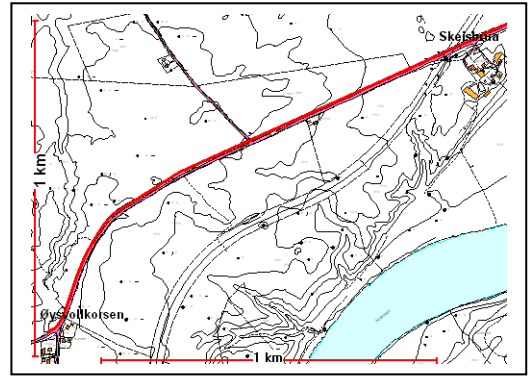
2. Fv17 Gang- og sykkelveg 1.etappe Barliakorsen-Skeisbrua



3. Fv434 Gang- og sykkelveg fra planovergang Namsosbanen til Melamoen



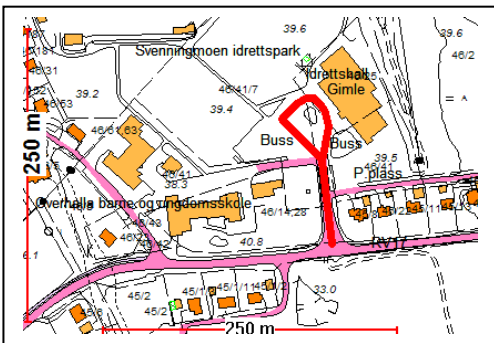
4. Fv17 Gang- og sykkelveg 2.etappe Skeisbrua - Øysvollkorsen



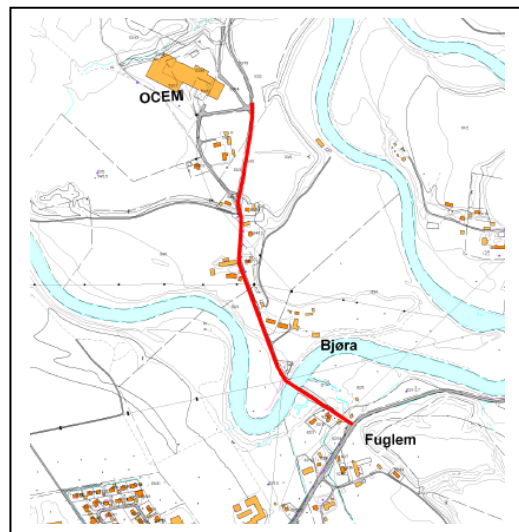
5. Fv17 Gang- og sykkelveg 3.etappe Øysvollkorsen – Skage (Belgvoll-krysset) (ikke kart)

**Prioritert vegbelysning**

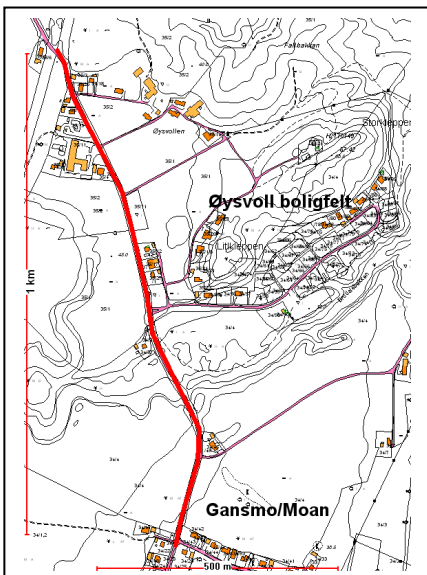
1. Belysning ved Gimle og OBUS



3. Vegbelysning langs kommunal veg fra fv17 til OCEM



2. Fv434 Vegbelysning Fv434 fra jernbaneovergang på Øysvollen til Gansmo / Moan



4. Fv401 Forlengelse av vegbelysning Øysletta sentrum / Landfallan - Lilleberre (ikke kart)

# VEGLISTE

## Kommunale vegger, jf. Vegplan 2006-2009

Vegnr	NAVN	Lengde (km)	Dekke grus	Dekke asfalt	Forsterket distanse grus	Forsterket distanse asfalt	Oppsittere
01	Fv.431 – Nordal	1,50	1,50				2
02	Fv.431 – Berg	1,50	1,50				3
03	Fv.17 – Grytøya	1,70	1,70				2+ hytter
04	Skage Vest	1,70	0,90	0,80			
05	Skageåsen	0,90	0,30	0,60			
06	Fv.17 - Skage kirke	0,40		0,40			
07	Hunn boligfelt	0,20		0,20			
08	Fv.17 - Hunn stasjon – Fv.434	0,30	0,10	0,20			
09	Fv.17 - Skage industriområde – Kv.10	1,50		1,50			
10	Fv.17 v/ Tranmyra - Mælen	2,50	2,50		1,20		10
11	Fv.17 v/ Tranmyra - Langmyr	1,70	1,70				6
12	Fv.436 v/ Hammer - Vannebo	2,70	2,70		0,30		8
13	Fv.436 – Haklia	2,10	2,10				7
14	Fv.436 – Elvseth	1,50	1,50				6
15	Fv.17 v/ Ryggahøgda - Blengslia	1,40	1,40				7
16	Fv.17 v/ Ryggahøgda - Sørhøy	1,10	1,10				4
17	Fv.434 v/ Fagerlibakken – Myrmo	0,60	0,60				4+steinbrudd
18	Fv.434 v/ Gansmo - Fv.434 v/ Sellæg	2,20	2,20				18
19	Fv.434 – Øysvollen boligfelt	0,90	0,30	0,60			
20	Fv.434 – Øysvollen stasjon	0,10	0,10				
21	Fv.17 v/ Prestegårdsmarka – Tøddås	1,70	1,70				3
22	Fv.17 v/ Svartvollen - Kleppdal	2,40	1,90	0,50			7+skole
23	Ferjemanns - og Korsnesvegen	0,60	0,40	0,20		0,30	
24	Hildremsvegen	0,20		0,20			
25	Kv.25 - Haugveita	0,20	0,20				
26	Hotellvegen	0,50		0,50			
27	Fv.17 v/ Ranemsletta – Kv.31 v/ Himo	6,80	6,20	0,60	2,00		ca. 45+utfart
28	Kv.27 - Krabbstumarka	1,70		1,70			
29	Fv.17 v/ Svenningsmoen - Gamle herredshus	0,40	0,40				
30	Fv.17 v/ Svenningsmoen - Gimle	0,10		0,10			
31	Fv.17 v/ Himo - Solum	4,30	4,30		0,80		30+utfart
32	Fv.17 - Skogmo Vest	0,20		0,20			
33	Fv.760 - Skogmo industriområde	1,10	0,60	0,50			
34	Fv.17 - Skogmo boligfelt	0,70	0,70	0,70			
35	Fv.17 v/ Fuglum - Skjørland	2,40	1,40	1,00		1,00	15+ elementfab.
36	Fv.17 v/ Flasnes - Lysberg	1,30	1,30				6
37	Fv.17 v/ Flasnes - Risvika	1,60	1,60				10
38	Kv.39 - Haug (Opdal)	0,50	0,50				7+ utfart
39	Fv.401 v/ Opdal - Grandaunet	3,70	3,70		0,20		10+utfart
40	Fv.401 v/ Klykken - Engan	1,70	1,70				5
41	Fv.401 v/ Øysletta - Stene	1,40	1,40				4
42	Fv.401 v/ Øysletta boligfelt	0,50	0,50				
43	Fv.401 v/ Øysletta skole	0,40	0,40				
44	Fv.401 v/ Skistad - Rakkalsåsen	3,10	3,10				7+komm.dr.+ landb.
45	Kv.47 - Louis og Elliot Kvalstadtun	0,20		0,20			
46	Kv.27 - Hildremstunet	0,40		0,40			
47	Trafovegen - Skageåsen 3	1,50		1,50			
48	Grovin v/ aldersheimen	0,20		0,20			
49	Svalia boligfelt	0,20		0,20			
50	Fv.434 – Tetlien	3,00					6
51	Skageåsen II	0,80		0,80			
52	Kjerkvegen og ned til Skage renseanlegg	0,20		0,20			
53	Sentrumsgata på Ranemsletta og parkeringsarealer	0,30		0,30			
54	X Svaliavegen –inn til øvre boligfelt	?	?				
<b>SUM</b>		<b>70,80</b>	<b>56,20</b>	<b>14,60</b>	<b>4,50</b>		

## Gang- og sykkelveger

vegnr	NAVN	lengde (km)	dekke grus	dekke asfalt
1	Skage Vest - Skagedalen	0,35	0,13	0,20
2	Belgvollkrysset - Skage Industriområde	1,50		1,50
3	Svenningmoen – Himo	0,80		0,80
4	Sentrum – Krabbstumarka	1,50		1,50
5	Hotellvegen	0,40		0,40
6	Kv.27 – Krabbstumarka	0,60		0,60
7	Hunn skole mot jernbanen	0,10		0,10
8	Svalivegen Svenning	0,40	0,40	
9	Fv.17 – Skageåsen II – Ny barnehagen? (Trollstua)	0,28 (+)		0,28(+)
10	Skage industriområde	1,50	Dårlig asfalt	1,50
11	Himo – Skogmo	(+)		(+)
12	Krabbstukrysset - Svalia	0,73?		0,73?
<b>SUM</b>		<b>8,16 (+)</b>	<b>0,53</b>	<b>7,61 (+)</b>

## Fylkesveger, jf. Statens vegvesens Vegliste 2010

I forbindelse med forvaltningsreformen overtok Nord-Trøndelag fylkeskommune ansvaret for riksvegnettet i fylket (1.1.2010). For Overhalla kommune sin del, medførte dette at riksveg 17 og 760 ble fylkesveger fra 1.1.2010.

### Primære fylkesveger (tidligere riksveger)

Veg	Vegstrekning innenfor kommunegrensen	Lengde (km)	Dekke grus	Dekke asfalt	Strekninger med gang- og sykkelveger
17	Namsos/Overhalla – Høylandet/Overhalla	?			
760	Bjæra bru X Fv.17 – Grong X E6	19,82		19,82	
<b>SUM</b>					

### Sekundære – og øvrige fylkesveger

Veg	Vegstrekning innenfor kommunegrensen	Lengde (km)	Dekke grus	Dekke asfalt	Strekninger med gang- og sykkelveger
401	Grong/Overhalla – Overhalla Namsos	31,51			
431	Meosen X Fv.17 – Reinbjør X Fv.17	6,2			
434	Skage X Fv.17 – Øysvollen X Fv.17	11,08			
436	Belgvoll X Fv.17 – Hammer	3,00			
436	Hammer – Tranmyra X Fv.17	2,10			
439	Ranemsletta X Fv.17 – Grande X Fv.401	0,45			
440	Skogmo X Fv.17 – Skogmohøgda X Fv.760	0,80			
<b>SUM</b>		<b>55,15</b>			

## Private veger, totalt jf. Vegplan 2006-2009

Vegnr	NAVN	Lengde (km)	Dekke grus	Dekke asfalt
P1	Fv.422 - Høylandet grense	3,20	3,20	
P2	Kv.31 - I Amdal, O Saugestad	0,45	0,45	
P3	Kv.31 - Dal, K Lian	0,50	0,50	
P4	Kv.31 - Østlund, M. Solum	0,77	0,77	
P5	Kv.31 - Bjørheim (Krogstad)	0,45	0,45	
P6	Kv.27 - Olstad, B Krogstad	0,33	0,33	
P7	Fv.17 - Storskogmo, Indseth	0,33	0,33	
P8	Fv.760 - Rodum, H. Solum	0,37	0,37	
P9	Fv.401 - Foss, O. Ovesen	0,49	0,49	
P10	Engan – Skogly	2,00	2,00	
P11	Fjellvegen - Brennan, Skistad	0,45	0,45	
P12	Kv.39 - Stampusvollen, J. Opdal	0,45	0,45	
P13	Kv.39 – Elverum	0,775	0,775	
P14	Fv.401 – Lilleøen	0,40	0,40	
P15	Fjellvegen – Dalseth	0,27	0,27	
P16	Fv.401 – Førriinesset	0,40	0,40	
P17	Fv.434 – Tetlien	1,90	1,90	
P18	Fv.17 - Rygg, P. K. Tøddås	0,35	0,35	
P19	Kv.15 - H. Tøddås	0,25	0,25	
P20	Fv.17 – Nordhøy, T. Grande	0,45	0,45	
P21	Fv.17 - Bakkan, L. Følstad	0,48	0,48	
P22	Fv.17 – Austmyr	0,85	0,85	
P23	Kv.10 - Vernhagen, R. Opdal	0,28	0,28	
P24	Kv.10 - Langaunet R. Skar	0,35	0,35	
P25	Fv.436 – Nordbu, L. Skogmo	0,30	0,30	
P26	Fv.436 - Skilljåsaunet	0,37	0,37	
P27	Kv.18 - Namsvoll	0,55	0,55	
P28	Kv.8 - Ristad, G. Viken	0,30	0,30	
P29	Fv.434 - Sørli, M. Svedjan	0,30	0,30	
P30	Fv.434 - Fornes, K. Homstad	0,80	0,80	
P31	Fv.431- Reinbjør	0,80	0,80	
P32	Fv.431 – Austdal, H. Solum	0,50	0,50	
P33	Fv.431 – Åsheim, J. Færøvik	0,85	0,85	
P34	Fv.17 - Veglonesset	0,45	0,45	
P35	Fv.401 – Bergli	0,25	0,25	
P36	Engan – Meosen	1,50	1,50	
P37	Fv.434 - Gansmoøya	0,90	0,90	
P38	Fv.17 - Kvatningen	1,00	1,00	
<b>SUM</b>		<b>25,10</b>	<b>25,10</b>	

NB! Tabell over kommunale og private veger er ikke kontrollert og evt. revidert pr. 2010. Revideres som en del av vegplanen