



# SALTDAL KOMMUNES TRAFIKKSIKKERHETSPLAN 2016 – 2020

**Revidert: 09.08.2016**

## INNHOLDSFORTEGNELSE

### 1. Forord

Trafikksikkerhet handler om å kunne bevege seg trygt i sitt lokalmiljø, enten man er fotgjenger, syklist eller bilist – barn, ungdom eller voksen.

Trafikksikkerhetsplanen 2016 – 2020 vil danne grunnlaget for videreføring av trafikksikkerhetsarbeidet i Saltdal kommune.

Å få innarbeidet Trygg Trafikk sitt konsept «Trafikksikker kommune» inn i alle kommunens sektorer har vært en av hovedprioriteringene i sammenheng med trafikksikkerhetsarbeidet. Kommunen forplikter seg her til å arbeide systematisk med ulykkesforebyggende arbeid i alle sektorene (Helsestasjon, barnehage, skoler, kultur, plan m.fl.). Som målsetning skal Saltdal kommune bli dette innen utgangen av august mnd. 2017.

Selve trafikksikkerhetsplanen sin tiltaksdel fokuseres mest på fysiske tiltak.

Trafikksikkerhetsarbeid for alle trafikantgrupper er viktige folkehelseiltak. Trafikksikkerhetsplanen har fokus på helseperspektivet som er et satsingsområde for kommunen.

Utfordringen for det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet er å få satt temaet på den politiske dagsorden. Det er viktig å sikre at trafikksikkerhetsplanen blir fulgt opp og tiltakene gjennomført.

**Kommunestyrets vedtak lyder slik:**

### 2. Sammendrag

Trafikksikkerhetsplanen følger mal for trafikksikkerhetsplaner utarbeidet etter prinsippene i «Trafikksikker kommune konseptet». Den lokale planen følger opp statlige og fylkeskommunale målsetninger. En god del av det forebyggende arbeidet er igangsatt ved at kommunen har signert intensjonsavtale med Nordland fylkeskommune v/trafikksikkerhetsutvalget i samarbeid med Trygg Trafikk. Innhold i «Trafikksikker kommunekonseptet» er vedlagt planen og gir grunnlagt for en gjennomgående opplæring innenfor trafikksikkerhet fra Helsestasjonene til ungdomsskoletrinn.

Innenfor en radius på 2 km fra skoler har Saltdal kommune et godt utbygget gang og sykkelvegnett. De store sammenhengende nettet gir gode mulighet for sykkel og gåing til skolene fra boligområdene på Rognan og Høyarfall.

Fysiske tiltak er også en del av planen. Det er kommet 16 innspill til planen som både omfatter kommunale og fylkeskommunale veger. Arbeidsgruppa har valgt å prioritere de kommunale vegene og omkrets på en radius på 2 km fra skoler. For tiltak på fylkeskommunale veger vil det bli lagt opp til befarings og samarbeid med Statens vegvesen.

**Prioritert tiltak 2016/17:**

Prioritert tiltak for 2016/17 som får konsekvenser for budsjettet foreslås som følger:

1. Utarbeidelse av reguleringsplan gang- og sykkelveg Rønningenkrysset (Dalvegen) – Høgbakkveien. Kr. 200.00,-
2. Byggeplan vegkryss Jernbanegata/Parkveien (SPAR)
3. Oppfølging trafikksikker kommune-konseptet
4. Bruke aktivt Fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler til holdningskapende arbeid og prosjektarbeid.

### **3. Innledning**

#### **3.1 Historikk**

Planene har hele veien hatt som hovedfunksjon å være et styringsverktøy for et målrettet trafikksikkerhetsarbeid i kommunen, og dette er langt på vei oppnådd. De største utfordringene har vært forankring i alle kommunens ledd, samt finansiering av ikke-fysiske tiltak.

Under utarbeidelsen av Saltdal kommunes trafikksikkerhetsplan har samordning med overordnede planer, spesielt Nordland fylkes trafikksikkerhetsplan blitt betydelig vektlagt, for å sikre en rød tråd i arbeidet, fra nasjonalt til lokalt nivå. Denne strategien vil bli videreført og forsterket, spesielt siden de nasjonale føringene er blitt tydeligere og mer konkrete, bl.a. gjennom «Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg» 2014-2017.

#### **3.2 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Saltdal kommune**

Trafikksikkerhetsarbeidet i Saltdal kommune er forankret hos rådmannen, og ansvaret for prosessen med å utarbeide en ny trafikksikkerhetsplan for perioden 2016 – 2020 er tillagt Plan og utvikling. Tradisjonelt har dette ansvaret vært lagt til teknisk avdeling, men kommunen ser det som viktig å forankre arbeidet hos rådmannen for å synliggjøre at alle kommunens sektorer må ta sin naturlige del av ansvaret. Det er av avgjørende betydning for arbeidet at den enkelte sektorleder sørger for at egne tiltak i planen blir gjennomført.

Saltdal formannskap vedtok følgende vedrørende organisering av arbeidet:

*Det opprettes egen arbeidsgruppe for utarbeidelse ny trafikksikkerhetsplan for å oppfylle kravene til Trafikksikker kommune.*

*Det oppnevnes representanter fra følgende enheter perioden 2015 - 2019:*

1. Plan og utvikling (sekretærrolle og samordning).
2. Helse og omsorg
3. Oppvekst og kultur
4. Teknisk og drift

*Arbeidsgruppa kan utvides ved behov.*

Parallelt med utarbeidelsen av kommunens plan for neste periode er også en ny Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhetsarbeid på veg, samt Nordland fylkes trafikksikkerhetsplan ferdigstilt. Dette har resultert i at mange av tiltakene i denne planen er en videreføring av nasjonale og fylkeskommunale forventninger til det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet; noe som sikrer en rød tråd i arbeidet, fra nasjonalt til kommunalt nivå.

Det har vært ett møte mellom Trygg Trafikk og alle sektorene i forbindelse med Trafikksikker kommune-konseptet. Arbeidsgruppa har hatt ett møte vedrørende behandling av innspill fysiske tiltak.

#### **3.3 Samarbeidspartnere**

I prosessen med å utarbeide ny trafikksikkerhetsplan, har Trygg Trafikk vært en viktig samarbeidspartner. Arbeidsgruppas mandat var å fremme nytt forslag til trafikksikkerhetsplan.

## **4. Forankring og organisering av trafikksikkerhetsarbeidet**

### **4.1 Nasjonal transportplan**

Regjeringens mål for planperioden er å redusere antall drepte og hardt skadde med minst en tredel i 2020. Dette innebærer at tallet skal reduseres til maksimalt 775 drepte og hardt skadde i 2020. Byer og tettsteder bør bli mer tilrettelagt for gange, bl.a. ved at fotgjengere prioriteres i planlegging etter plan- og bygningsloven. Det bør legges særlig vekt på å utvikle trygge, sikre og attraktive skoleveger i 2 km radius rundt skoler.

Målet om å få flere til å gå og sykle må følges opp med tiltak for trafikksikkerhet rettet mot disse trafikantene. Sikring av krysningspunkter for fotgjengere gjennom etablering av planfrie krysningspunkt og sikring av gangfelt samt fartsgrenser er et viktig virkemiddel i likhet med fysiske utbedringer av kryss og sikring av krysningspunkter.

### **4.2 Nasjonal sykkel- og gåstrategi 2010-2019**

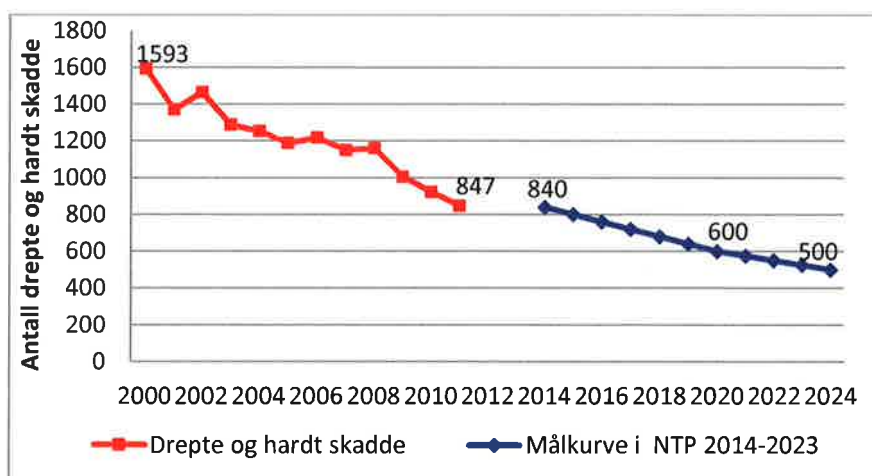
Sykelstrategien har som hovedmål: Sykkeltrafikken i Norge skal utgjøre minst 8 prosent av alle reiser i 2023. I tillegg er det satt opp følgende delmål:

1. Fremme sykkel som transportform, sykkeltrafikken i byer og tettsteder skal dobles.
2. Bedre framkommelighet og trafikksikkerhet for syklister
3. 80 prosent av barn og unge skal gå eller sykle til skolen.

### **4.3 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017**

Tiltaksplanen er bygd opp omkring en strategi bestående av fire nivåer: nullvisjonen, etappemål, tilstandsmål (se vedlegg) og tiltak. Det vil være en naturlig konsekvens i det fylkeskommunale og kommunale trafikksikkerhetsarbeidet å videreføre og forsterke de nasjonale tilstandsmålene. Det vil være en naturlig konsekvens i det fylkeskommunale og kommunale trafikksikkerhetsarbeidet å videreføre og forsterke de nasjonale indikatormålene.

*Utvikling i antall drepte og hardt skadde i Norge – registrert situasjon og mål for utviklingen fram til 2024*



Målkurven viser Regjeringens ambisjon for hvor raskt vi skal nærme oss nullvisjonen. Etappemålet er ambisiøst og forutsetter en målrettet innsats fra alle aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet.

#### **4.4 Nordland fylkeskommune, Handlingsplan folkehelsearbeid 2013- 2017**

Planen har et eget resultatområde (6): «Sikkerhetsfremmende og skadeforebyggende arbeid. Sikkerhetsfremmende og skadeforebyggende tiltak kan iverksettes på flere arenaer: i barnehager og skoler, i fritid og trafikk, i arbeidsliv, hjem og i nærmiljø». Folkehelseloven pålegger kommunen et ansvar for å påvirke til bedre helse, økt aktivitet samt å forebygge ulykker. Det presiseres også i loven at dette arbeidet skal være tverrsektorielt.

Trafikkulykker er den største helsetrusselen for barn og unge og er en av de største forbrukere av helsetjenester. Det er av den grunn naturlig at kommunens trafikkulykkesforebyggende arbeid blir en del av kommunens folkehelsearbeid.

#### **4.5 Nordland fylkes trafikksikkerhetsplan 2014-2017**

##### **Vegtiltak**

Trafikksikkerhetstiltak jfr. Handlingsprogrammet for fylkesveger 2014-2017.

##### Sikre soner rundt skolene

I forslag til nasjonal transportplan 2017 – 20 s. 157 står følgende: ”Målet om å få flere til å gå og sykle må følges opp med tiltak for trafikksikkerhet rettet mot disse trafikantene”. Fylket vil, bl.a. gjennom økonomiske tilskudd, stimulere kommunene til å prioritere arbeidet med å sikre områdene rundt skolene i en radius av 2 km.

##### **Trafikanttiltak**

##### Trafikk som valgfag på ungdomstrinnet

Fylket vil i perioden stimulere kommuner til å gi tilbud om trafikk som valgfag gjennom informasjon og økonomisk støtte til videreutdanning av lærere slik at de oppnår de formelle kompetansekrav til å tilby valgfaget som trafikalt grunnkurs.

##### Øvrige tiltak

Viser til trafikksikkerhetsplan for Nordland 2014-2017.

##### **Organisatoriske tiltak**

##### «Trafikksikker kommuner».

Fylket vil stimulere kommunene til å forankre trafikksikkerhetsarbeidet i kommunens øverste ledelse, arbeide sektorovergrepene og at det utvikles gode rapporteringsrutiner med klar ansvarsfordeling.

##### HMS og internkontroll i virksomheter og bedrifter.

Fylket vil stimulere bedrifter og organisasjoner til å integrere trafikksikkerhet som en naturlig del av HMS-arbeidet.

#### **4.6 Nordland fylkeskommune, Handlingsprogram for aktiv transport 2013-2016**

Utarbeidelsen av handlingsprogram for Aktiv transport ble vedtatt under fylkestingets behandling av Transportplan for Nordland. Begrepet aktiv transport er relativt nytt og omfatter alle reiser og transport som uansett skal gjennomføres, gjennomføres for egen kraft gjennom gåing, sykling m.m.

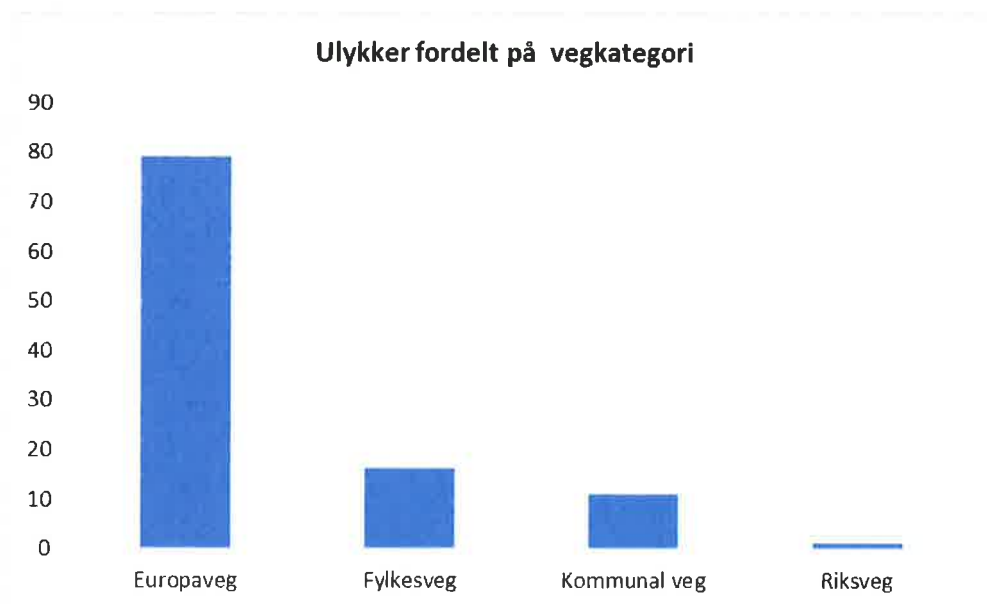
Handlingsprogrammet er utarbeidet med utgangspunkt både nasjonal og regional politikk og føringer samt kunnskapsbaserte data om det fysiske aktivitetsnivået blant både barn og voksne, reisevaner i Nordland, klimautfordringer m.m.

Som en del av Transportplan Nordland er det utarbeidet et handlingsprogram for Aktiv Transport (2014 – 17); dette omfatter alle reiser og transport som skal gjennomføre for egen kraft (gåing, sykling

m.m.). Hovedmålet er at Aktiv Transport skal være det foretrukne og enkle transportmiddelet på kortere afstande.

## 5. Ulykkesituasjonen / -utviklingen i Saltdal kommune

### 5.1 Analyse av ulykkene



Figur 1 hentet fra Statens vegvesens statistikkdata 2000-2015

En har gjennomgått statens vegvesens databaser for ulykker. Disse registreres dersom politiet kommer til stedet og det opprettes politisak. I Rognanområdet er det registrert 11 ulykker. Statistikken fra viser at kommunale uhell har alvorlighetsgrad fra lettere til alvorlig. Flest dødsulykker forekommer på E6. Ingen på fylkes eller kommunale veger.

I Statens vegvesens kartbase definerer vegvesenet såkalte «ulykkesstrekninger», altså vegstrekninger der det har vært mange ulykker. Slike er det ikke i Saltdal. Likevel er det viktig med forebyggende arbeid for å hindre at ulykker kan skje.

**Nedenfor følger ulykker på kommunale veger perioden 2010-2015.**

Uhellskategori	Antall ulykker	Antall drepte / skadde	Antall drepte	Antall meget alvorlig skadde	Antall alvorlig skadde	Antall lettere skadde
Fotgjenger	2	2	0	0	0	2
Sykkel e.l.	1	1	0	0	0	1
Bil	2	2	0	0	0	2
<b>5</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5</b>
<b>Sum</b>						
			Antall ulykker i utvalget som rapporten er basert på:			5
			Antall poster som rapporten er basert på:			10

(Kilde: Statens vegvesen, vegdatabase, 16.06.2016).

2 ulykker er bla. kryssende kjøretninger. Ulykkene har vært konsentrert omkring Rognan og perioden vår/vinter. Statistisk sett har de fleste ulykkene vært på Rognan, men det har ikke mulig å peke på noen spesielle vegstrekninger/punkter som er mer utsatt for ulykker enn andre.

Siden Saltdal kommune er en relativ liten kommune kan ulykker tydeliggjøres gjennom trafikkuhell/forsikringsskader. Dette gjennom forsikringsbransjens ulykkesregister TRAST (<https://trast.fno.no/>) her finnes antall ulykker, type uhell og forsikringskostnader.

Antall skader fordelt på kjøretøytype og ulykkeart

	Kryssende	Møtende	Parallele	Påkjørt ba	Forbikjøri	Møting	Hygging	Påkjørt på	Eneulykke	Påkjørsel av	Annens ulykkestype	Rundkjøri	Ukjent/uc	Sum	
Personbil m.v. (under 3,5t)	71	15	3	74	30	92	141	185	318		11	130	0	79	1 149
Lastebil m.v. (over 3,5t)	0	0	0	4	11	16	2	10	13		0	9	0	4	69
Buss (over 3,5t)	9	2	0	0	0	7	0	0	0		0	2	0	0	20
Moped	0	0	0	0	0	0	0	4	0		0	0	0	0	4
Lett motorsykel	0	0	0	0	0	3	0	0	0		0	0	0	0	3
Tung motorsykel	0	0	0	0	0	3	0	0	4		0	0	0	0	7
ATV	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0
Snøscooter	0	0	0	0	0	1	0	0	4		0	0	0	0	5
Andre kjøretøyer	0	1	0	1	1	7	12	9	33		0	21	0	12	97
Ukjent	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0
Sum	79	18	3	79	42	129	155	208	373		11	162	0	94	1 354

Kilde: (Trast 2016, statistikk 2010-2015)

Det er tatt en gjennomgang av ulykker de siste fem år. Totalt er det registrert 1354 forsikringsulykker i Saltdal kommune. (se eget vedlegg). Imidlertid er ikke skadene stedfestet slik at de kan benyttes i forbindelse ved eventuelle tiltak.

## 5.2 Trafikkulykker og samfunnsøkonomiske kostnader

De ulykkeskostnadene som i dag brukes i blant annet nytte-/kostnadsanalyser er beregnet av Transportøkonomisk institutt (TØI) og omfatter medisinske kostnader, produksjonsbortfall, materielle kostnader, administrative kostnader og verdsetting av velferdstap ved trafikkulykker. Kostnadene ved vegtrafikkskader i 2014-priser, regnet pr. skadet person, er vist nedenfor. Kostnadstallene for personskader gjelder pr. politirapporterte skadet person. Ved beregning av kostnadene er det tatt utgangspunkt i de politirapporterte ulykkene. Kostnadene er imidlertid justert opp på bakgrunn av underreportering slik at enhetskostnadene gjelder for alle skader, både de som politirapporteres og de urapporterte.

Skadetilfelle	Kostnader i 2014-kr
Drept	35 600 000,-
Meget alvorlig skadd	26 830 000,-
Alvorlig skadd	9 520 000,-
Lettere skadd	720 000,-

Statistikken viser at det var fem lettere skadd de siste fem år i Saltdal kommune. Grovt regnet kan en anslå at trafikkulykkene i Saltdal har kostet samfunnet ca. kr. 3.600.000,-.



## **6. Trafikksikker kommune**

Etter vegtrafikklovens § 40a har fylkeskommunen et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket. En viktig oppgave i denne sammenheng er å påvirke og stimulere kommunene til å arbeide målrettet og helhetlig med trafikksikkerhetsarbeidet.

Det er mange lover og forskrifter som direkte eller indirekte omtaler kommunens ansvar for ulykkesforebygging, folkehelsearbeid og trafikksikkerhet. Kommunen er pålagt et ansvar bl.a. som veieier, som eier av skole og barnehager, stor arbeidsgiver og kjøper av transporttjenester.

For å ivareta denne helhetstenkningen er det utarbeidet kriterier og sjekklister som skal være et verktøy for å kvalitetssikre kommunens trafikksikkerhetsarbeid. Saltdal kommune har satt seg som mål å oppfylle alle kriteriene og gjennom en fylkeskommunal godkjenningsordning bli erklært som «Trafikksikker kommune» innen august 2017.

Vedlegg tilhørende saken gir en grundigere innføring i Trafikksikker kommune-konseptet.

## **7. Mål og strategi for trafikksikkerhetsarbeidet i Saltdal kommune**

### **7.1 Målsetting**

I perioden 2016 - 2020 har kommunen som **målsetting at det skal bli færre skadde og drepte i trafikken.**

### **7.2 Strategi**

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

Kommunen skal arbeide aktivt for å bidra til at vi oppnår disse tilstandsmålene. Dette gjelder først og fremst på følgende områder:

- Økt andel bruk av bilbelte, refleks, bakovervendt barnesikring, sykkelhjelme.
- Redusere andelen av bilister som overskrider fartsgrensene.
- Arbeide målrettet for at flere går og sykler til skolen.
- Alle skoler er godkjent som trafikksikre skoler.
- Alle barnehager er godkjent som trafikksikre barnehager.
- Kommunen godkjent som trafikksikker kommune.
- Arbeide målrettet for at flere går og sykler til arbeid.

Der hvor det er naturlig og mulig skal det foretas før- og ettermålinger for å se effekten av de tiltakene som iverksettes. Hvis det allerede finnes tall som viser nå-situasjonen kan de brukes som utgangspunkt for å se måloppnåelsen.

## **8. Vegsystemer, veiere og utfordringer i kommunen**

Her gis en kort beskrivelse av vegsystemer i kommunen, veiere og hvilke utfordringer kommunen står ovenfor de nærmeste år. Tiltaksliste og kostnader er synliggjort i eget vedlegg. Tiltakslisten viser til de realistiske tiltak som kommunen kan få gjennomført i planperioden.

For fysiske tiltak til trafikksikkerhet blir det normalt avsatt kr. 200.000,- i Saltdal kommunes budsjett. Midlene er hovedsakelig brukt som egenandel i nyinvesteringer på trafikksikkerhetstiltak der Nordland fylkeskommune har hovedfinansiering på inntil 80 %, med maksimalbeløp på kr. 1,6 mill.

Nordland Fylkeskommune innvilger inntil 80 % av investeringen til nye tiltak. Det gis ikke tilskudd til drift.

### **8.1 Kommunale kjøreveger**

Saltdal kommune har i all hovedsak små utfordringer i forhold til trafikksikkerhet og kommunale veger. Det er godt sammenhengende gang- og sykkelvegnett som knytter boligområder og sentrale funksjoner sammen. Det er derfor mindre tiltak som vil ha hovedfokus de nærmeste årene slik som kryssutbedring, enkelte g/s vegstrekninger, busstopp, belysning, eventuelt fartsdempende tiltak, siktsoner og generelt vedlikehold av kommunale veger.

- Det er i henhold til Statens vegdatabase ca. 200 km. kommunale veger. Dette består både av asfalterte og gruslagte veger. Enkelte boligfelt har fremdeles grusveger.
- Kommunal veg (gamle E6) med spredt bebyggelse fra Rognan (kryss fv. 515 mot Rognan og til kryss Brenne) ca. 7,5 km. Spredt bebyggelse langs vegen (ca. 150 boenheter). Ikke utbygd gang- og sykkelveg. Flere steder med utvidet vegbredde for busstopp, men manglende merking og tilrettelegging. Kommuneplanens arealdel legger til mer spredt utbygging i disse områdene.
- Utfordring er hvordan en kan knytte til seg disse spredte områdene med et g/s vegnett når kommuneplanen legger til rettet for utbygging. Hovedsakelig gjelder det strekningen Næstby/Medby med ca. 100 husstander (avstand ca. 3 km fra kryss fv. 515). Et slikt tiltak krever utarbeidelse av reguleringsplan. Tiltaket bør vurderes i samråd med Statens vegvesen som er forvaltningsmyndighet for fylkeskommunale veger. Utbygging vil grovt beregnes til ca. 30 mil kroner.

### **8.2 Kommunale gang og sykkelveger**

Saltdal kommune har ca. 7,0 km med gang/sykkelveger. Det er et godt utbygget sammenhengende gang- og sykkelvegnett på Rognan og tettstedsnære boligfelt. G/s vegnettet dekker ca. en befolkning på ca. 3.000 innbyggere. G/s veger er utbygd til viktige funksjoner slik som skoler, barnehage, butikker, helsesenter og jernbane.

#### **Adkomst barne- og ungdomsskoler - Rognan**

Det er ikke etablert gang og sykkelveger helt til barne- og ungdomsskolen. Når elever har forlatt gang- og sykkelvegssystemet føres de inn på samleveg/adkomstveg med liten trafikk (Høgbakkveien og Skoleveien) som er skiltet 30 km/t og med fartsdumper.

Høgbakkveien er en mye brukt samleveg mot barne- og ungdomsskolen og benyttes som transportåre for av- og påstigning til barne- og ungdomsskolen. Vegen har 30 km fartsgrense og fartsdumper.

Skolevegen forbi selve barne- og ungdomsskolen har fartsdempende tiltak med fartsdumper. Vinterstid kan det være en utfordring i forhold til overvannsproblematikk, gående og kjørende.

### **Adkomst Barne- og ungdomsskole Røkland**

Veldig gode gang- og sykkelvegforbindelser langsmed fylkesveg 516 som knytter sammen de fleste boligområder til felles skole. Boligfeltet Røklandsmoen har ikke g/s vegforbindelse til Fv. 516. Det er mulig å benytte interne adkomstveger med sykkel slik at manglende g/s vegstrekning er ca. 113 meter.

#### **Utfordringene på kommunale veger er:**

- Uoversiktlig vegkryssing v/Spar og g/s veg fra Dalvegen og mot Høgbakkveien.
- Vedlikehold av siktsoner (utordring på private arealer der det er siktlinjer).
- Uoversiktlig skoleskyssplass ved Saltdal Helsesenter.
- Manglende belysning på Høgbakkveien.
- Tilrettelegging for spredt bebyggelse og overordnet g/s vegnett.

### **8.3 Statlige veger – E6**

I Statens vegvesens kartbase definerer vegvesenet såkalte «ulykkesstrekninger», altså vegstrekninger der det har vært mange ulykker. Slike er det ikke i Saltdal.

Det er mulig å passere europavegen via et omfattende gang- og sykkelvegnett med bruer og underganger. Utfordring langs spesielle parseller er:

- Setså (Gnr. 2) – videreføring av etablering av gang- og sykkelveg. Ca. 200 meter inklusiv etablering av bru.

### **8.4 Fylkeskommunale veger**

Fylkeskommunen er veieier på lengre strekninger med bebyggelse. Det er hovedsakelig spredt bebyggelse langsmed fylkeskommunal veg 515 og 516 (østsiden av Saltdalselva). I Statens vegvesens kartbase definerer vegvesenet såkalte «ulykkesstrekninger», altså vegstrekninger der det har vært mange ulykker. Fylkeskommunale veger i Saltdal kommune omfattes ikke av disse.

### **8.5 Innspill til trafikksikkerhetsplanen**

Forbindelse med utarbeidelse av den fysiske planen er det også meldt oppstart av planen i Saltenposten, samt at barneskolene har sendt SMS til barnas foresatte.

Fartsreducerende tiltak i Jernbanegata og Kirkegata ble på arbeidsmøte med Trygg Trafikk foreslått som tiltak.

Innspill og kommentarer til innspill er utarbeidet som eget vedlegg til Trafikksikkerhetsplanen.

### **8.6 Innspill til trafikksikkerhetsplanen Fylkeskommunale veger**

Det er også kommet innspill på tiltak som driftes og vedlikeholdes Nordland fylkeskommune (Halsmoen, Røkland, Evenesdal). Tiltak på stat eller fylkesveg er ikke foreslått prioritert i kommunale budsjett for trafikksikkerhetstiltak. Saltdal kommune kan ved bruk av egenmidler med finansiere utarbeidelse av reguleringsplaner og kostnadsoverslag for å påvirke statlige eller fylkesprosjekter, eller bidra med en egenandel til tiltaket.

Administrasjonen vil gjennomføre møter med Statens vegvesen som har forvaltningsansvar for fylkeskommunale veger.

## **9. Tiltak**

Tiltakene er i all hovedsak utledet av «Trafikksikker kommune»-konseptet, med de føringer og satsningsområder som ligger her.

### **9.1 Saltdal som trafikksikker kommune**

#### **9.1.1 Saltdal kommunes rolle som barnehageeier.**

- Innen august 2017 skal alle kommunale barnehager tilfredsstillte kriteriene for «Trafikksikker barnehage».
- Saltdal kommune skal påvirke til at alle private barnehager tilfredsstiller kriteriene for «Trafikksikker barnehage» i løpet av august 2017.
- Alle kommunale barnehager skal minimum hvert andre år ha ansatte på kompetansehevingskurs i regi av Trygg Trafikk.
- Være aktiv søker på Fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler - ikke fysiske prosjektmidler (ikke søknadsfrister) og trafikksikkerhet – holdninger (frist 1. oktober og 10. mars).  
<https://www.nfk.no/tjenester/trafikksikkerhet-prosjektmidler.749589.aspx>  
<https://www.nfk.no/tjenester/trafikksikkerhet-holdninger.749588.aspx>
- Bli bedre kjent med Trygg Trafikk sin hjemmeside.

#### **9.1.2 Saltdal kommunes rolle som skoleeier.**

- Alle skolene skal innen august 2017 tilfredsstillte kriteriene for «Trafikksikker skole».
- Det utvikles rutiner for sikker skoleskyss / bussvett, og etableres en dialog med om innføring av disse rutinene i alle skolebussar.
- For å sikre størst mulig trygghet rundt skolen ved skolestart om høsten innføres «Aksjon skolestart» som et fast tiltak ved alle skoler med elever på barnetrinnet. Det utvikles en egen beskrivelse for dette tiltaket.
- Kommunen skal sørge for at alle ungdomsskolene har nødvendig kompetanse for å tilby valgfaget trafikk på ungdomstrinnet.
- Oppfordre skolens foreldreutvalg å søke på trafikksikkerhet – holdninger.  
<https://www.nfk.no/tjenester/trafikksikkerhet-holdninger.749588.aspx>
- Registrere antall gående og syklende til ungdomstrinnet, bakovervendt barnesete og sykkelhjelm.
- Bli bedre kjent med Trygg Trafikk sin hjemmeside.

#### **9.1.3 Saltdal kommune som ansvarlig for innbyggernes helse og trivsel.**

- Helsestasjonen skal innen utgangen av 2016 ha ansatte som har gjennomgått trafikksikkerhetskurs. Kursene arrangeres av kommunen i samarbeid med Trygg Trafikk. Kursene skal gi kompetanse i sikring av barn i bil samt foreldre som rollemodeller.
- Kommunens frivillige organisasjoner skal årlig stimuleres til å implementere trafikksikkerhet ved reise tilknyttet sin virksomhet.

- Kommunen skal fortløpende sende ut informasjon om fylkeskommunale tilskuddsordninger til relevante kommunale instanser samt frivillige organisasjoner.
- Aksjon for å få flere til å sykle og gå til jobben.
- Kommunen utarbeider årlig en oversikt over trafikkulykker og trafikkskadde i kommunen. Oversikten gjennomgås i kommunens ledergruppe.
- Skaffe til veie gratis sikkerhetsutstyr til utleiesentral i Saltdal (sykkelhjelm, seter, reflekser m.m.).
- Skaffe til veie bedre oversikt over barns skoleveg bla. gjennom bruk av delprosjekt Barnetråkk via kartiskolen (<http://barnetråkk.no/>).
- Fokus på folkehelse ved bruk av sykkel til og fra skole. Folkehelsekoordinator trekkes aktivt inn i samarbeid med skolene.

#### 9.1.4 Saltdal kommune som veieier (omfatter også fortau og gang-/sykkelveier).

Kommunen skal:

- årlig utarbeide prioriteringsliste for fysiske trafiksikkerhetstiltak på kommunal vei, og gjennomføre disse innenfor eksisterende økonomiske rammer.
- ha en prioriteringsliste for trafiksikkerhetstiltak på fylkes og riksvei, og med årlig rullering.
- ha utarbeidet skriftlige rutiner for snøbrøyting / snørydding / rydding av vegetasjon på skoleveier.
- ha rutiner for å kvalitetssikre reguleringsplaner i forhold til trafiksikkerhet.
- ha rutiner for kvalitetssikring av trafiksikkerheten i forbindelse med anleggsvirksomhet, både i kommunal og privat regi.
- ha utarbeidet rutiner for håndtering av innspill fra etater, organisasjoner eller publikum.
- Ha oversikt over, og ev. søke om fylkeskommunale trafiksikkerhetsmidler.
- Vurdere fartsdpendende tiltak for å sikre trafiksikkerheten, dette i form av fysiske tiltak eller redusert hastighet.

#### 9.1.5 Saltdal kommune som arbeidsgiver.

Kommunen skal:

- innen 2016 utviklet og vedtatt retningslinjer for arbeidsreiser for alle kommunalt ansatte og politikere.
- innen 2016 implementert / forankret retningslinjene for trafiksikkerhet i HMS/internkontrollsystemet i forhold til arbeidsreiser i alle kommunens avdelinger.
- hvert år, på den nasjonale refleksdagen (oktober) å påvirke kommunens ansatte til å benytte reflekser som fotgjengere i mørket, gjennom ulike aktiviteter.

- hver vår og gjennom året gjennomføre aktiviteter som skal stimulere flere til å sykle samt å bruke sykkelhjelm.

#### 9.2.2 Kompetanseheving.

- Det skal årlig gjennomføres kurs i livreddende førstehjelp, skadestedsbehandling m.m. for ansatte i kommunen.
- Det skal gjennomføres relevante kurs for barnehageansatte, lærere og helsepersonell etter en oppsatt plan (jfr. pkt. 9.1.1, 9.1.2 og 9.1.3).
- Kommunen skal årlig gjennomføre en konferanse med trafiksikkerhet som overordnet tema. Kurset skal primært tilbys ansatte i kommunen samt relevante samarbeidspartnere.
- Bruke samt bli bedre kjent med Trygg Trafikk sin hjemmeside.

## 10. Prioritert handlingsprogram for fysiske tiltak 2016-2020

Handlingsprogrammet inneholder fysiske tiltak både på kommunale og fylkeskommunale veier. Kommunens trafikksikkerhetsplan kan ikke styre hvilke tiltak som skal utføres på fylkeskommunale veier, men beskriver hva kommunen ønsker at Statens vegvesen skal prioritere. Saltdal kommune vil arbeide aktivt mot Statens vegvesen på de prioriterte punktene. Alle tiltak skal følge Statens vegvesens gjeldende normer. Når det gjelder fylkesveger og riksveger ønsker Statens vegvesen forløpende melding på tiltak uavhengig av kommunens prioriteringer.

Navn	Beskrivelse	Kostnad/ ansvar	Vurdering
Reguleringsplan g/s veg Dalvegen – Høgbakkveien. 2016. <b>Kommunal veg</b>	Utarbeidelse av detaljert reguleringsplan på kortere strekning ca. 140 meter. Reguleringsplanen utarbeides så detaljert at tegningene skal kunne benytte som anbudsgrunnlag.	Kr. 250.000,- PLUT	Skoleveg opp Høgbakkveien til bebyggelse fra Høyarfall og Bakken, samt mottak og Videregående skole. Smal g/s veg munner ut i kommunal veg og skaper trafikkfare spesielt vinterstid. Prioritert 2016. Søknad levert.
Byggeplan utbedring vegkryss Spar/Kranehuset/ Parkveien/Jernbaneg ata. 2016 <b>Kommunal veg</b>	Uoversiktlig kryss, høge trær, syklende kommer ut i kjørebane på grunn av hindringer i vegbanen. Har vært påkjørsel av fotgjenger. Avtale med grunneier må foreligge.  Det utarbeides byggeplan for utbedring av krysset.	Kr. 100.000,- PLUT	G/s veg mye benyttet som skoleveg og som adkomst til Rognan sentrum. Prioritert løsninger for kryss.
Utbygging g/s veg Dalvegen – Høgbakkveien. 2017. <b>Kommunal veg</b>	Oppfølging av vedtatt reguleringsplan. Byggstart.	Kr. 1.300.000,- PLUT	Oppfølging prioritert tiltak.
Utbedring vegkryss Spar/Kranehuset/ Parkveien/Jernbaneg ata. 2018 <b>Kommunal veg</b>	Oppfølging byggeplan. Utbedring av kryss Spar/Kraneparken.		Oppfølging byggeplan 2017.
Utbedret belysning Høgbakkveien og Skolevegen. 2019 <b>Kommunal veg</b>	Utbedring av manglende og dårlig belysning på kjøreveg på ca. 1 km. strekning. Vurdere valg av armaturrekke og belysningsstyrke (ensidig/tosidig)	Teknisk drift	Mye brukt skoleveg og generelt gående og syklende til Rognan.
Utbedre gang-/sykkelveg fra vegkryss Spar/Kranehuset 2020 <b>Kommunal veg</b>	Totalreovering av gang og sykkelvegen.	Kr. 1.000.000,- PLUT	G/s veg mye benyttet som skoleveg og som adkomst til Rognan sentrum. Holder lav standard.
Utbedring siktsone			



(kryss) Pynten/Skogveien.			
Utvidet gatebelysning mellom Rognan og Halsmoen. <b>Fylkesvei 515</b>	Bedre belysning på en strekning ca. 1 km. Benyttes både av mosjonister, beboere som bor på Halsmoen, Finnvika, Vik og Øksengård.	PLUT	Belysning for å gjøre vegen tryggere. Det er mange som benytter Fv. 515. Gjennomføres befarings med Statens vegvesen for vurdering av belysning.
Nedsatte fartsgrenser Rognan. <b>Kommunal veg</b>  Vurderes videre i planperioden	Vurdere nedsatte fartsgrenser på deler av Kirkegata og Jernbanegata. I dag 50 km/t.	PLUT	Flere fotgjengerfelt skolebarn krysser kjørebane. Selv om det de fleste steder er separate gangveger og merkede gangfelt kan redusere fare for ulykker. Egen sak fremmes for kommunestyret. Før fartsgrenser settes ned bør det gjennomføres fartsmålinger og vurdering av andre fartsdempende tiltak dersom det er behov. Forskning viser at nedsatt fart fra 40 km/t til 30 vil en redusere hastigheten med 3 km/t. Samarbeid med Statens vegvesen.
Busslomme Saksenvik. Europavei. <b>Prioriteres</b>	Etablering av busslomme.	PLUT	Busspassasjerer må krysse E6, passasjerer må stå ute i veibane for av og påstigning. Gjennomføres befarings med Statens vegvesen.
G/s veg Kaleido – Røklandssenteret. <b>Fylkesvei 515</b>	Forlengelse av g/s veg fra Kaleido til Røklandssenteret.	PLUT	Mye brukt g/s veg mellom boligområder, Røkland skole og mottak på Hemmoen. Det er alternativ adkomst gjennom boligområde på Røklandsmoen som er en liten omveg.
Sladrespeil Hongdalen <b>Fylkesveg 513</b>	Oppsett sladrespeil mot avkjørsel eneboliger.	PLUT	Tas opp med Statens vegvesen.
Gangfelt Linebakken <b>Fylkesveg 515</b>	Arbeidsgruppa mener det bør etableres gangfelt mot Linebakken	PLUT	Tas opp med Statens vegvesen

	tilknyttet eksisterende g/s veg.		
<b>Vurdere skilting, gangfelt. Ch. D Kohmannsvei</b> Vurderes videre i planperioden	Etter at Idrettsveien er stengt for gjennomkjøring til idrettsbanen er det mer trafikk gjennom bebyggelsen i Ch. D Kohmannsvei. Veggen har ikke fartsgrenser når en kjører inn fra Jernbanegata. Rydding av kratt ved g/s skilt og vurdering av gangfelt. Rydding er gjennomført.	PLUT	Oppføring av skilt.
Endret fartsgrense Strandgata/telegata. Vurderes videre i planperioden	Foreslås endret fra 40 km/t til 30 km/t.		Forskning viser at nedsatt fartsgrenser reduserer hastigheten med ca. 3 km/t. Mest effektive og anbefalte tiltaket er fartsdumper.

## Ikke prioriterte tiltak

Skoleskyssplass Kommunal parkeringsplass	Kaotisk parkeringsplass. Trenger opprydding. Barnehagene har ønske om å flytte inngangsparti ved levering av barnehagebarn. Satt i påvente av hva som skjer med Samfunnshuset og Helse- og omsorgssenteret.	Byggforvaltning, Tekniske tjenester, oppvekst og kultur.	
Gatelys langsmed Prestegårdsvegen	Industri trafikk langsmed kommunal veg. Etablering av lys ønskes fra beboere.	Ikke prioritert	Tiltaket anbefales ikke i forhold kost/nytte.
g/s veg	G/s veg nybygges strekningen Fv 515 til Nestby/Medby.	Ikke prioritert	Egen kommunestyresak, vurdering i kommuneplanens arealdel.
Sladrespeil undergang – Tømmerdalen. <b>Kommunal veg Uprioritert</b>	Høg fart veg undergang og forbi boliger. Ønske om sladrespeil og fartsdumper.	Kr. 9.000,- Teknisk drift	Prioriterer oppsett av sladrespeil i forbindelse med undergang.
Vegryss Fjellvegen og G/s veg langsmed Fv 516. (Røklund) <b>Kommunal veg og g/s veg.</b>	Utflytende kryss der g/s veg munner ut i kommunal kjøreveg.	Ikke prioritert	Vanskelig å gjøre tiltak. Krysset kan «strammes opp ved å legge om g/s vegen og legge g/s vegen vinkelrett på krysset. Krysset er for øvrig godt oversiktlig for både kjørende og myke trafikanter så

			lenge det ryddes.
Endret fartsgrense Strandgata/telegata.	Foreslås endret fra 40 km/t til 30 km/t.		Forskning viser at nedsatt fartsgrenser reduserer hastigheten med ca. 3 km/t. Mest effektive og anbefalte tiltaket er fartsdumper.

## **10. Økonomi**

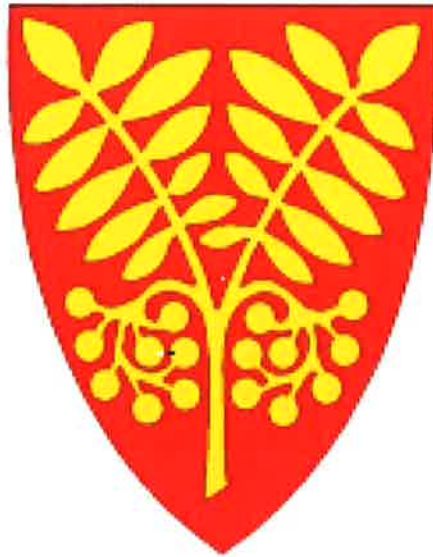
Trafikksikkerhetstiltakene i denne planen skal innarbeides i økonomiplanen. Samtidig skal tiltak som går over flere år, samt tiltak med oppstart i handlingsplanperioden prioriteres i budsjettet hvert år fra 2016 til og med 2020.

Enhetsledere har ansvaret for å innarbeide utgiftene innenfor eget budsjettområde.

**Saltdal kommune har inngått et forpliktende samarbeid med Nordland fylkeskommune. Dette samarbeidet som innebærer at Saltdal kommune skal implementere kriteriene for Trafikksikker kommune. Som et resultat av denne godkjenningen mottar kommunen kr. 110.000.- til holdningskapende tiltak, samt tilskudd til andre tiltak i planen som kjørekurs for ansatte, kompetanseheving for ansatte i helse/omsorg, barnehage og skole.**

## **11. Evaluering, rullering**

Enhetslederne rapporterer årlig på tiltak innenfor eget ansvarsområde, til plankoordinatoren, som så sammenfatter dette og legger fram en samlet rapport til rådmannen. Rådmannen rapporterer årlig til Saltdal kommunestyre.



# **TRAFIKKSIKKERHET I SALTDAL**

Lokal handlingsplan  
**2012 – 2015**

**11/228**  
KAJ

Revidert: 20.02.2008.

Vedtatt av Saltdal kommunestyre den 21.09.2011, sak 59/11.

<b>1.0 Innledning</b> .....	3
<b>1.1 Bakgrunn</b> .....	3
<b>1.2 Saltdal kommunes planverk</b> .....	3
<b>1.3 Organisering av arbeidet</b> .....	3
<b>1.4 Enheter/organisasjoner som har deltatt/bidratt i arbeidet</b> .....	3
<b>1.5 Planperiode / Rullering</b> .....	3
<b>1.6 Visjon for planen</b> .....	4
<b>2.0 Trafikksikkerheten i kommunen</b> .....	4
<b>2.1 Landsbasis / I Saltdal</b> .....	4
<b>2.1.1 Ulykkesfrekvens på veiene i Saltdal</b> .....	4
<b>2.1.2 Ulykkesfrekvensen i Saltdal fordelt på aldersgrupper</b> .....	4
<b>2.1.3 Elgpåkjørslar på veiene i Saltdal</b> .....	5
<b>2.2 Trafikksikkerhetsmidler og prosjekter</b> .....	6
<b>3.0 Mål for det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet</b> .....	6
<b>3.1 Mål A, B, C og D</b> .....	6
<b>4.0 Tiltak- hvordan når vi målene?</b> .....	6
<b>4.1 Adferdsrettet / holdningsskapende tiltak</b> .....	6
<b>4.2 Fysiske tiltak</b> .....	6
<b>4.2.1 Tiltak 2012-2015</b> .....	7
<b>4.3 Fartsgrenser i Rognan området</b> .....	8
<b>4.4 Sammenheng mellom fysiske og atferdsretta tiltak</b> .....	8
<b>5.0 Administrative og budsjettmessige konsekvenser</b> .....	8
<b>6.0 Ansvar, evaluering og implementering, bakgrunnsmateriale</b> .....	9

### 1.1 Bakgrunn

Fra sentralt hold er det lagt føringer for hvordan en trafikksikkerhetsplan bør utformes, med blant annet å vektlegge fysiske- og adferdsrettede tiltak. Som medlem i Trygg Trafikk har kommunen og Trygg Trafikk felles mål om å oppnå den best mulige trafikksikkerhet for alle trafikkantgrupper. Et særlig viktig ansvar er at opplæring og informasjon om trafikksikkerhet blir gjennomført. Å trygge myke trafikanter er en vesentlig del av arbeidet.

Planen er en forutsetning for tildeling av "Trafikksikkerhetsmidler".

Norsk trafikksikkerhetsarbeid skal, i følge Nasjonal transportplan, bygges på en nullvisjon. Dette innebærer at ingen skal drepes eller alvorlig skades i trafikken. Innsatsen skal i første rekke rettes mot de alvorlige ulykkene i vegtrafikken, fotgjengerulykker samt møte- og utforkjøringsulykker. Ingen tiltak alene gir de effektene vi ønsker, heter det i planen. Det blir nødvendig å arbeide med flere tiltak innenfor ulike innsatsområder samtidig.

### 1.2 Saltdal kommunes planverk

*Kommuneplanens strategiske del* tar for seg ønsket utvikling i kommunen og de strategier som er valgt for å nå målene. Dette er det styrende planredskapet som skal benyttes i alle plansammenhenger.

Det er vedtatt 5 hovedinnsatsområder for Saltdal kommune der *oppvekst* er det område som i denne sammenheng er mest relatert til trafikksikkerhetsarbeid.

I *arealdelen* i kommuneplanen vises det til viktige trafikklinjer/vegnett, skoler, idrettsanlegg, parker, barnehager, aldershjem, osv.

### 1.3 Organisering av arbeidet

Det ble i formannskapsmøte 30.10.07 vedtatt at en arbeidsgruppe bestående av representanter fra plan- og utvikling, skole, barnas representant, helse/sosial/omsorg samt to politikere skulle arbeide med rullering av trafikksikkerhetsplanen. Rådmannen oppnevnte en representant fra enhet for kultur istedenfor helse/sosial/omsorg.

*Mandat for arbeidsgruppen:*

Å utarbeide en ny trafikksikkerhetsplan i løpet av år 2011. Grappa velger selv arbeidsform og gis fullmakter til å avgjøre selv nødvendige befaringer og innspill. Grappa opprettholdes som kontaktgruppe etter at planen er vedtatt for å behandle årlige søknader, prioriteringer og innspill.

### 1.4 Enheter/organisasjoner som har deltatt/bidratt i arbeidet

Kommunens innbyggere og lag og foreninger, ved kunngjøring i lokalavisene og kommunens hjemmeside, samt skoler og barnehager, ved direkte brev, har blitt oppfordret til å bidra med innspill til planen.

### 1.5 Planperiode / Rullering

Denne planens varighet er 4 år og utløper 31.12. 2015.

For at denne planen skal fungere etter intensjonene er det viktig at planen revideres hvert år. Ansvar for revidering ligger hos enhet for plan- og utvikling.





*I Saltdal kommune skal alle trafikkanter ferdes trygt!*

## 2.0 Trafikksikkerheten i kommunen

### 2.1 Landsbasis / Saltdal

På landsbasis får en et inntrykk av følgende utviklingstrekk i trafikken, som også gjør seg gjeldende i Saltdal:

- ✓ Trafikkveksten fortsetter i samme tempo som tidligere.
- ✓ Hastighetsnivået er fortsatt for høyt.
- ✓ Noen trafikkanter har en egoistisk og aggressiv kjøreadferd.
- ✓ Mange trafikkanter er ikke klar over den aktuelle ulykkesrisiko.

#### 2.1.1 Ulykkesfrekvensen på veiene i Saltdal

Periode	Vei	Antall skadde/drepte	% Skadde/drepte
2004 - 2006	E6	57	83,8 %
	Fylkesvei 515	0	0 %
	Fylkesvei 516	2	2,9 %
	Fylkesvei 514	0	0 %
	Fylkesvei 513	0	0 %
	Riksveg 77	0	0 %
	Fylkesvei 812	5	7,4 %
	Kommunale veier	4	5,9 %
	<b>Sum</b>		<b>68</b>
2007 - 2010	E6	43	81,1 %
	Fylkesvei 515	3	5,7 %
	Fylkesvei 516	2	3,8 %
	Fylkesvei 514	0	0 %
	Fylkesvei 513	0	0 %
	Riksveg 77	0	0 %
	Fylkesvei 812	0	0 %
	Kommunale veier	5	9,4 %
	<b>Sum</b>		<b>53</b>

Ulykkesfrekvensen på kommunale veier har gått noe opp (4 til 5). E6 viser en nedgang, spesielt i 2008-2009, men en oppgang igjen i 2010. Møte- og utforkjøringsulykker dominerer.

#### 2.1.2 Ulykkesfrekvensen i Saltdal fordelt på aldersgrupper

Periode	Aldersgruppe	Antall skadde/drepte i perioden
2004 - 2006	0 - 14	5
	15 - 17	14
	18 - 20	8
	21 - 24	4
	25 - 34	6
	35 - 44	4
	45 - 54	22
	55 - 64	0
	65 - 74	3
	75 - ukjent	2

2007-2010	0 - 14	4
	15 - 17	6
	18 - 20	9
	21 - 24	3
	25 - 34	6
	35 - 44	7
	45 - 54	4
	55 - 64	5
	65 - 74	5
	75 - ukjent	4

### 2.1.3 Elgpåkørsler på veiene i Saltdal

Periode	Vei	Antall	% pr. vegnr.
2004 - 2006	E6	29	76,3 %
	Fylkesvei 515	1	2,6 %
	Fylkesvei 516	2	5,3 %
	Fylkesvei 514	0	0 %
	Fylkesvei 513	0	0 %
	Riksvei 77	5	13,2 %
	Fylkesvei 812	1	2,6 %
	Kommunale veier	0	0 %
<b>Sum</b>		<b>38</b>	<b>100%</b>
2007 - 2010	E6	48	70,5 %
	Fylkesvei 515	0	0 %
	Fylkesvei 516	1	1,5 %
	Fylkesvei 514	0	0 %
	Fylkesvei 513	4	5,9 %
	Riksvei 77	14	20,6 %
	Fylkesvei 812	1	1,5 %
	Kommunale veier	0	0 %
<b>Sum</b>		<b>68</b>	<b>100%</b>

Ulykkesfrekvensen på kommunale veier holder seg stabil, men E6 har økt sin andel betydelig.

#### Kommentarer:

Tallene på skadde / drepte i Saltdal kommune lå i perioden 2004-2006 på 22,7 pr. år. I perioden 2007-2010 gikk dette ned til 13,3 pr. år. Gjennomsnitt for hele landet er 12 pr. år, for Nordland 10 pr. år, alt beregnet i forhold til Saltdals folketall. De største aldersgruppene involvert i ulykker i Saltdal i perioden 2004-2006 er 15 – 20 og 45-54 år. Disse gruppene var gjennomsnittlig dobbelt så utsatt som de andre gruppene. I perioden 2007-2010 har begge grupper en markert nedgang. I de 43 ulykkene på E6 i perioden 2007-2010 ble 35 lettere skadd og 8 alvorlig skadd eller drept.



Det har vært nesten en doubling av elgpåkørsler i perioden 2007-2010. Av elgpåkørslerne var 4 med personskade i 2004 – 2006 og 7 i 2007 – 2010. Det var ingen påkørsler på kommunal veg.

Holdningsskapende arbeid er her en viktig faktor for å bekjempe trenden.

*\*Bakgrunnsmateriale er tilgjengelig hvis ønskelig.*

Tiltak for å motvirke elgpåkjørslar, bl.a. rydding av skogbelte langs vegene, må fortsette.

## 2.2 Trafikksikkerhetsmidler og prosjekter

Flere fysiske tiltak er gjennomført og det jobbes stadig med tema. Midler til prosjekter søkes Nordland fylkes trafikksikkerhetsutvalg der den kommunale egenandel er 20%. Derfor er det også viktig å avsette penger til formålet hver år.

## 3.0 Mål for det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet

Med håp om å nå Saltdal kommunes visjon i forhold til TS- arbeidet, er fire målsettinger nedskrevet. Hovedmålsettingen for kommunen i perioden 2012- 2015 er at tallet på skadde og drepte skal reduseres uten hensyn til trafikkveksten (se foreliggende statistikk) og at det oppnås en reell opplevelse av trivsel og trygghet i trafikken.

### 3.1 Mål A, B, C og D

**A tiltak for myke trafikanter skal prioriteres.**

**B Arbeidet for økt bruk av personlig verneutstyr blant myke trafikanter skal videreføres.**

**C Trafikksikkerheten skal ivaretas i reguleringsplanene.**

**D** Trafikkopplæring skal fortsatt aktivt integreres på alle trinn i barnehager og grunnskolen.

## 4.0 Tiltak- hvordan når vi målene?

Vi kan dele tiltak i 2 hovedgrupper; atferdsrettede tiltak, det vil si tiltak som tar sikte på å påvirke atferden til målgruppa, og fysiske tiltak, tiltak hvor veganlegget og/eller områdene rundt veganlegget endres.

### 4.1 Atferdsrettede / holdningskapende tiltak

Gjennom barnehageloven og grunnskoleloven, og arbeidsgiveransvar har Saltdal kommune et overordnet ansvar å opprettholde et trygt miljø. De kommunale barnehager, grunnskolen og helsesøster er engasjert i arbeidet for å påvirke atferd og holdninger til trafikanter.

- ⇒ **Tiltak 1:** Kommunen har som mål å utføre en kartlegging av de eldres og funksjonshemmedes forhold i trafikken- en oppgave for TS-arbeidsgruppe.
- ⇒ **Tiltak 2:** Kommunen skal fokusere på personlig verneutstyr for voksne og barn gjennom kontakten med kommunens helsesøstre. Eksempelvis innkjøp og utlån av sikringsutstyr til bil for barn opp til 10 års alder.
- ⇒ **Tiltak 3:** Saltdal kommune skal øke innbyggernes bevissthet om trafikksikkerhet og bruk av refleks (vester) i mørket.
- ⇒ **Tiltak 4:** Rutinemessig fokus på trafikkopplæring i barnehagene og grunnskolen. Skolene skal ved hver skolestart oppfordre foreldre til 1. klassinger til å følge barna til skolen framfor å kjøre dem i bil. Skolene skal planmessig motivere elevene til å gå/sykle til skolen der dette er mulig.

## 4.2 Fysiske tiltak

Saltdal kommune vil iverksette fysiske tiltak som effektivt kan forebygge ulykker og begrense skade. Barn og unges skoleveg er fremdeles et aktuelt tema. Kommunen har et ansvar for skys

der avstanden fra hjemmet til skolen er over 3 km for 1.klassingene og 4 km for resten av grunnskolen. Unntak er når skolevegen er "særlig farlig" (jfr.Grunnskoleloven).

- ⇒ **Tiltak 5:** Saltdal kommune foretar en kartlegging av elevenes skoleveg med særlig tanke på farlige punkter og for å vurdere om skolevegen kan betraktes som "særlig farlig". Oppgave for skolene.
- ⇒ **Tiltak 6:** Saltdal kommune skal i planperioden gjennomføre fysiske tiltak i henhold til innvilgede midler fra prioriteringsliste. Oppgave for TS- arbeidsgruppe i samarbeid med enhet for plan, utvikling og teknisk drift.

### 4.2.1 Tiltak 2012-2015

Disse tiltakene søkes gjennomført med eller uten fylkeskommunale trafikksikkerhets midler:

Nr/Utf.år	Fysiske tiltak	Kostnad	Komm. Egenandel
1/ 2012	G/S-veg Saltnes bru – Sommerfelts veg	kr. 995.000,-	kr. 199.000,-
1/ 2013	4 stk. fartshumper i Sommerfelts veg og Sørgrenda på Saltnes	kr. 38.000,-	kr. 38.000,-
2/ 2013	Skilte forkjøringsregulering av Jernbanegata, Preben von Ahnens veg og Skogvegen	kr. 120.000,-	kr. 24.000,-
3/ 2013	Forsterkning gatelyst X Høgbakkvegen/ Skolevegen til barneskolen, Rognan	kr. 72.000,-	kr. 72.000,-
4/ 2013	Oppsetting av supplerende fartsgrenseskilt på Rognan i hht. vedtatt plan	kr. 65.000,-	kr. 65.000,-
<b>Sum 2013</b>		<b>kr. 295.000,-</b>	<b>kr. 199.000,-</b>
1/ 2014	2 stk. veglyst over Russånes bru	kr. 47.000,-	kr. 47.000,-
2/ 2014	14 stk. gatelyst langs Fv 515 fra X Fredheimvegen til sydenden av tidl. Rognan leir	kr. 182.000,-	kr. 36.400,-
3/ 2014	Kryss Jernbanegata / Skogvegen m/fortau fra kryss til jernbaneporten.	kr. 580.000,-	kr. 116.000,-
<b>Sum 2014</b>		<b>kr. 809.000,-</b>	<b>kr. 199.000,-</b>
1/ 2015	10 stk.gatelyst i Preben von Ahnens veg fra Jernbanegata til avkjøring Nygård	kr. 140.000,-	kr. 28.000,-
2/ 2015	To nye skiltede gangfelt over Jernbanegata ved X Tyrivegen	kr. 16.000,-	kr. 16.000,-
3/ 2015	45m gang/sykkelveg med skiltet gangfelt over Kirkegata ved Rognan Auto	kr. 120.000,-	kr. 24.000,-
4/ 2015	Busslomme vest ved gamle E6 Saltnes nord	kr. 130.000,-	kr. 130.000,-
<b>Sum 2015</b>		<b>kr. 406.000,-</b>	<b>kr. 198.000,-</b>
	<b>SUM</b>	<b>kr. 2.506.000,-</b>	<b>kr. 795.000,-</b>

Arbeidet med vedtak og skiltplan for forkjøringsregulering av Jernbanegata, Preben von Ahnens veg og Skogvegen på Rognan er fullført. Skilting for dette søkes gjennomført i planperioden.

Tiltakene krever at Saltdal kommune årlig avsetter et beløp begrenset oppad til kr. 200.000,- på sitt budsjett som øremerkes trafikksikkerhetstiltak. Dette gir mulighet for utbygging av de nevnte G/S-veg-parsellene samt en del mindre kostnadskrevende tiltak.

Prosjekter/ innspill som det skal søkes midler til f.o.m. 2016.

Tiltak	Forklaring	Kostnad
Asfaltdekke G/S-veg Hemmoen - Røkland		kr. 925.000,-
4 gatelyspunkt Idrettsvegen, Rognan	Mørkt område, rimelig stor trafikk	kr. 54.000,-
Merking av gangfelt	Flere plasser	
Lyspunkt Skogvegen	Krysset Skogvegen / Furuvegen	kr. 13.500,-
G/S-vei m/gangbru Røkland (Fv 516)	Fra gamle Prix til Røklandssenteret	Statens Vegv.
Gangforbindelse over Kirkegata ved Rognan fjordcamp	Populært krysningspunkt for turgåere	kr. 37.000,-
Stenge omkjøring av fartshump	Ved Rognan ungdomsskole	kr. 16.940,-
Skiltplan for handikappede	Rognan Sentrum	

#### 4.3 Fartsgrenser i Rognan området

Skiltplan fremlagt som oppfølging av TS-planen for 2000-2003 ble vedtatt av Saltdal formannskap den 10.05.2005 med omfattende endringer. Revidert skiltplan med vedtatte endringer er integrert i denne TS-plan.

#### 4.4 Sammenheng mellom fysiske og atferdsretta tiltak

For at visjonen i denne planen skal realiseres må vi øke bevissthet om atferd i trafikken og bedre veganleggets utforming. Tilrettelegger en for funksjonshemmede i trafikken så tilrettelegger vi i praksis for alle.

Følgende punkter er spesielt viktig;

- ⇒ Skolevei som trygger barna vil også tilrettelegge for fotgjengere og bruk av sykkel og spark.
- ⇒ Veier som sikrer oversiktighet for alle.
- ⇒ Voksne som forbilder mht. adferd og bruk av sikkerhetsutstyr.
- ⇒ Logisk og god skilting.
- ⇒ Innretninger for funksjonshemmede i trafikkmiljøet, for eksempel ryddige fortau, gangfelt tilpasset førerhundbruk.



#### 5.0 Administrative og budsjettmessige konsekvenser

Saltdal kommune skal årlig avsette kr. 200.000,- på sitt budsjett som øremerkes trafikksikkerhetstiltak. Dette grunnet at den kommunale egenandelen til søknad på "trafikksikkerhetsmidler", dekkes av denne kontoen. I tillegg kan pengene brukes til uforutsette tiltak som oppstår.

**Enkelte trafikksikkerhetstiltak i Saltdal kommune betyr økte driftsutgifter. Derfor må penger settes av på driftsbudsjettet. Prioriteringer av tiltak fremmes for formannskapet av TS- arbeidsgruppa.**

## **6.0 Ansvar, evaluering og implementering**

*Enhet for Plan og utvikling er gitt ansvar for at tiltak blir gjennomført / implementert. Arbeidsgruppen rapporterer i form av en evaluering hver november om gjennomførte tiltak til formannskapet. Arbeidsgruppen reviderer planen i april/mai hvert år.*

Bakgrunnsmateriale denne planen bygger på:

- Innspill
- Statistikk fra Statens vegvesen
- Gml. TS- plan
- Befaringer
- Trygg Trafikk

## Møte angående kommunens trafikksikkerhetsplan 220616

Tilstede: Frode Tjønn, Harald Vassbakk, Ann Elin Edvardsen, Annie Franing, Tore Jeremiassen, Ketil Monssen og Morten Ludviksen

(foreløpig referat)

### Sak 1: Gjennomgang av tiltak trafikksikkerhetsplan 2012-2015 (måloppnåelse)

- Frode gikk gjennom kommunens tidligere trafikksikkerhetsplan for å se på måloppnåelsen i denne. Gikk gjennom tiltakslista.
- Tore J. (Trygg trafikk) mener det er mulig for kommunen å søke midler for å opparbeide/forbedre gatelys.
- Punkt 3/2013: Forsterkning av gatelys i Høgbakkveien / Skoleveien til barneskole tas opp til ny prioritering.
- Punkt 4/2013: Oppsetting av supplerende fartsgrenseskilt på Rognan er uavklart. Det er ingen som vet hvem som skal arbeide med disse sakene. Dette må avklares.
- Punkt 2/2014: Gatelys lags fv 515 er også uavklart. Bør ses på på nytt.
- Punkt 1/2015: Gatelys i Preben v. Ahnens. Denne saken er heller ikke gjort noe med.
- Punkt 3/2015: 45 m gang/sykkelvei med skiltet gangfelt er man litt usikker på hva som er ment med. Dette må undersøkes nærmere.

### Sak 2: Fremdrift arbeid med Trafikksikkerhetsplan

- Tas opp i kommunestyret 15. september.
- Til da må det være gjort en prioritering på hvilke tiltak som skal gjennomføres.
- Skolene og barnehagenes planer bør legges inn i RiskManager. Når skolene og barnehagene oppfyller kriteriene får de en premiering i form av 5000 kroner pr. skole og 3000 kroner pr. barnehage. Kommunen mottar 100000 kroner når man oppfyller kriteriene som trafikksikker kommune.

### Sak 3: Gjennomgang mal for Trafikksikkerhetsplan

- Trygg Trafikk har utarbeidet en mal for hvordan en slik mal skal se ut. Kommunen velger selv om man vil følge denne malen. For å bli Trafikksikker kommune så må man oppfylle noen gitte kriterier.
- Frode gikk gjennom malen.

### Sak 4: Trafikkulykker - statistikk

- Det er minimalt med trafikkulykker på kommunale veier.
- For perioden 2010 – 2015 har det vært 6 forskjellige ulykker med lettere skader.
- Ulykkesstatistikken for 2001-2016 for Saltdal kommune ble gjennomgått. Denne gjelder både for kommunale-, fylkes- og europaveg.
- Frode gikk også gjennom Trast, som er statistikk over ulykker innmeldt til forsikringselskap der det ikke har vært personskader.

### Sak 5: Oversikt gang-/sykkelvegnettet i Saltdal.

- Frode gikk gjennom gang- og sykkelvegnettet i Saltdal kommune.
- Relativt

### Sak 6: Sikring av 2 km omkrets rundt skoler – trygge og attraktive skoleveger 2 km fra skoler

- Forslag om mulige tiltak for sikring
  - Utbedre gang-/sykkelsti fra Spar/Kranehuset til krysset Tyriveien.

- Utbedre lysforholdene i Høgbakkveien og Skoleveien opp til ungdomsskole og barneskole.
- Senke fartsgrensen gjennom sentrumsområdet/Jernbanegata. Denne bør reduseres til 30 /40 km/t.
- Opparbeide gang-/sykkelvei fra Rønningen og opp Høgbakkveien.
- Bakken opp fra Skogveien og opp til Furuvegen/Pynten
- 

#### **Tiltak:**

##### **Kommunale veier:**

1. Utbedre gang-/sykkelsti fra Spar/Kranehuset til krysset Tyriveien.
2. Utbedre lysforholdene i Høgbakkveien og Skoleveien opp til ungdomsskole og barneskole og videre til Rønningen.
3. Skilt eller gangfelt fra gang-/sykkelvei og over til Kohmannsvei. Det bør også ryddes vegetasjon i området for å få bedre sikt.
4. Opparbeide gang-/sykkelvei fra Rønningen og opp Høgbakkveien.
5. Utvidet gangvei fra Spar og mot kryss Parkveien
6. Skilting av 30 sone i Strandgata

Resten av tiltakene er med i en langsiktig planlegging og er ikke prioritert i rekkefølge.

- Fartsdumper på strekningen Tømmerdal-krysset og mellom ny og gammel E6. Det er også behov for speil i tilknytning til undergangen under ny E6.
- Fartsdump på Osvegen. Det er en på den veien allerede, med muligheter for å opparbeide en ekstra. Dette blir ikke prioritert i forhold til midler.
- Senke fartsgrensen gjennom sentrumsområdet/Jernbanegata. Denne bør reduseres til 30 /40 km/t.
- Kryss inn til Vensmoen. Er uoversiktlig. Kan være aktuelt med skilting. Frode tar kontakt med Vegvesenet for å diskutere dette.
- Rognan barnehage ønsker å flytte inngangsport fra østsida til vestsida.

##### **Fylkesveier:**

- Tiltak som bør fremmes er gangfelt over fylkesveien ved Linebakken.
- Opparbeide gang- og sykkelvei fra Kaleido – Røklandsenteret
- Sladrespeil ved innkjøring til Hogndalen.
- Behov for utvidet gatebelysning langs Fv515/Vikveien.

##### **E6:**

- Busslomme langs E6 i Saksenvik. Dette bør prioriteres.

Referent

Morten Ludviksen



**Kommentarer til innspill. Trafikksikkerhetsplanen 2016-2020.**

Innspill	Omfatter	Vurdering	Prioritering/ansvar
Monica og Inge Aronsen	Viser til at det parkeres trailere på opparbeidede busslommer.	Anses som trafikkfårlig. Det er skrevet eget brev til transportfirmaet.	Prioriteres å finne egnet sted slik at firmaet kan parkere sine biler på eget sted. Befaring med transportøren 13. september. Drift og PLUT.
Mona Johansen	Sykkel og gangveien forlenga fra Kaleido til Røklandsenteret. Jernbancovergang er det innbyggere på Røklandsmoen som benytter, og den oppfattes som en omvei for alle andre. Det er stor trafikk av gående og sykklende langs veien fra Kaleido og ned til Røklandsenteret. Til tider skaper dette farlige situasjoner. Folket på Vensmoen, Kvøle, Hemmoen (ungdommene fra flykningsmottaket), Røkland Skole og Ribo sine ungdommer er flittige brukere av veien.	I vegbasen 2005 1 alvorlig skadd 1993 1 alvorlig skadd Lettere skadd 1998 Lettere skadd 1980 MC ulykke i kryss Lettere skadd 1991 Strekingen på ca. 300 meter har hatt fem registrert ulykker på 25 år. Statistisk sett er denne er denne mest ulykkesutsatt av kortere strekninger på Fv 515. Siden det er fylkeskommunal veg vil det være opp til Statens vegvesen å vurdere tiltak langsmed vegen og eventuelle investeringer i trafikkikkerhetstiltak. SK vil gjennomføre møte og befaring med Statens vegvesen.	Meldt inn til statens vegvesen. Det vil være opp til Statens vegvesen (tildelte midler Nordland fylkeskommune) og vurderer om tiltaket prioriteres. Statens vegvesen befarte området 11.08.2016.
Morten Benisen E6	Saltedal kommune vedtok å stenge den kommunale veien mellom Botn og Saksenvik der det var en busslomme i tilknytning til kommunal vei. Dette medførte at Nordlandsbuss nektet å kjøre av E6 og inn på den kommunale veien for og påstigning av passasjerer. En må nå krysse en til tider sterkt trafikkert E6 for å komme av og på bussen mot Rognan. Passasjerer reining Fauske gå av bussen i krysset ved Saksenvik mens bussen står i E6 veibanen. Erfaringer gjort slik situasjonen er nå, er at faren for at busspassasjerer skal bli påkjørt er stor.	STV har hatt ferdige planer for busstopp. Arbeidet stoppet opp som følge av at grunneier nektet omdisponering. For å kjøpe arealet er en avhengig av frivillig avtale med grunneier eller at det utarbeides reguleringsplan. Siden det er fylkeskommunal veg vil det være opp til Statens vegvesen å vurdere tiltak langsmed vegen og eventuelle investeringer i trafikkikkerhetstiltak. SK vil gjennomføre møte og befaring med Statens vegvesen.	Tas opp i møte og møtes inn til Statens vegvesen. PLUT.
Eva Ruth Spørck	Statens vegvesen hadde midlene til busstopp klar og var i gang med å starte opp byggearbeidet da de ble nektet byggestart av grunneiere fra Saksenvik Vestre grunneierlag. Bakgrunnen til dette var at Saksenvik Vestre grunneierlag hadde en bruksrett på planlagt byggeareal. Resultatet var at SVV ikke ønsket videre forhandlinger med Saksenvik Vestre grunneierlag og saken ble avsluttet fra SVV sin side. Mitt ønske er at kommunen bidrar med midler til oppkjøp av nevnte grunn og bidrar til å få SVV på banen igjen slik at vi får en busstopp i Saksenvik. Krysning av gata fra gangvei langs Jernbanegata over Parkveien- uoversiktlig og livsfarlig hjørne spesielt for unge og eldre. Manglende forlengelse av gangveien fra Jernbanegata pga merkelig parkering utenfor det «gamle posthuset» - her havner man fort opp på en slags midtrabatt der det tydelig har etablert seg en sti.	I krysset Parkveien/Jernbanegata er det svært uoversiktlig. Biler fra Parkveien har vikeplikt men må langt ut i kjørebane mot Jernbanegata for å se myke trafikkanter og kryssende kjøretøyer. Syklister kommer også ut i kjørebane bak parkerte biler og ut i kjørebane. Mye benytret kryss.	Bør prioriteres høgt. Utarbeides byggeplan og avtale med grunneier. PLUT.

	<p>Fortau langs veggen på SPAR der biler har parkert med front eller bakpart langt inne på fortauet i tillegg til standbukk med reklame for butikken, og smalt fortau omtrent oppå butikktrappen</p> <p>Mye rygging utenfor SPAR som fører rett ut i gata</p> <p>For meg og min familie er utkjøring fra eiendommen og kryssing av gata et problem. Når biler kjører i over 70 km/t. Mitt forslag er å redusere hastigheten til 30 km. For å få en slik reduksjon må det lages fartsdumper ellers blir det bare en lov man ikke kan stole på. Ulempen med en slik endring er minimal. Kirkegata i Bodø er et godt eksempel på at det lar seg gjøre å få ned hastigheten i en gate som har en mye høyere trafikkteitet enn Jernbanegata.</p>	<p>Jernbanegata får i løpet av 2016 langsgående gangveg gjennom hele Jernbanegata. Jernbanegata har 50 km/t. Langsmed skoleveg kan fartsgrenser på 40 km/t eller 50 km/t være akseptabelt for bama dersom det bygges fortau og trygge kryssingssteder i form av opphøyde eller signalregulerte gangfelt. Det er ikke det i Jernbanegata. Dødsrisiko for fotgjengere viser at 9 av 10 fotgjengere overlever med en påkjørsel i 30 km/t, mens bare 2 av 10 overlever ved 50 km/t.</p> <p>Hovedutfordringen gangfeltene over Jernbanegata og kryssing her. Humper er et naturlig førstevalg i de fleste tilfeller. Avstand mellom fartsdumperne avhenger av fartsgrensen. Fartsdumper må også ta hensyn til tungtrafikk som eks. busser.</p> <p>Statens vegvesens veileder (Fartsdempende tiltak, Håndbok V128) anbefaler trafikkmåling før tiltak gjennomføres. Løsning på tiltaket gjøres i samarbeid med Statens Vegvesen.</p>	<p>Prioriteres fartsmåling og eventuell tiltak i etterkant. Nedsetting av fartsgrenser får sjelden stor effekt på gjennomnitthastigheten. Eventuelle tiltak gjøres i samråd med kompetanse fra Statens vegvesen.</p> <p>Planprosess tiltak Jernbanegata:</p> <p>Det er imidlertid ønskelig å søke samråd med aktuelle interessenter, og da gjerne tidligst mulig i planprosessen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Politi</li> <li>• rutebilselskap/-organisasjoner</li> <li>• legevakt, ambulanse, brannvesen</li> <li>• fylkesavdeling av Norges Lastebileier-Forbund</li> <li>• øvrige vegstyremakter</li> </ul> <p>Tiltak vurderes nærmere i planperioden. PLUT/drift/arbeidsgruppa</p>
<p>Finn-Åge Bernisen</p>	<p>Etter kommunen stengte Idrettsveien for gjennomkjøring har andel trafikk økt gjennom Ch D Kohmanns veg. Her er det ikke satt opp fartsgrenser og det er derfor ønskelig med skilt.</p> <p>Behov for rydding av kryss der syklist krysser Flyplassen og inn på Ch D Kohmannsveg. Biler har ofte høy fart til idrettsbanen. Vegtrafikkloven § 6 om fartsregler sier følgende:</p> <p>« Dersom ikke annen fartsgrense er fastsatt ved offentlig trafikkstilt, må det i tettbygd strøk ikke kjøres fortere enn 50 km/t, og utenfor tett bygd strøk ikke fortere enn 80 km/t. »</p> <p>Det forutsettes at trafikantene kjører lovbestemmelene, og vet at hvis det ikke er skiltet særskilt fartsgrense (30, 40, 60, 70, 90 eller 100 km/t), så gjelder de generelle fartsgrensene, som er 50 km/t innenfor tettbygd strøk.</p> <p>Diverse e-post korrespondanse med kommunen der det etterspørres tre fartsdumper i Osveien.</p> <p>Uoversiktlig kryss Tyriveien/Osveien.</p>	<p>Vurderer trafikkstilt i gata. Hvis det ikke er skiltet særskilt fartsgrense (30, 40, 60, 70, 90 eller 100 km/t), så gjelder de generelle fartsgrensene, som er 50 km/t innenfor tettbygd strøk.</p> <p>G/s veg er ryddet.</p>	<p>Følges opp at PLUT/drift</p>
<p>Mania Westerhout</p>		<p>Det skal etableres en tredje fartsdumper i løpet av 2016. Når det gjelder uoversiktlig kryss Osveien/Tyriveien.</p> <p>Uoversiktlig kryss dreier seg hovedsakelig om høg hekk.</p> <p>Reglene for vegetasjon følger av vegtrafikklova § 31 og 43. Regler for vegetasjon har hjemmel i vegloven. Da hovedsaklig i paragrafene: § 31 og § 43. Saltidal kommune sin driftsavdeling har utarbeidet eget informasjonsskjema om dette.</p>	<p>Tiltak vurderes nærmere i planperioden. Driftsenheten skal vurdere tiltak ved henvendelser vedrørende sikt.</p>

<p>Beboere langsmed Fv 515 co./Jim Tovås</p>		<p>§31: Omhandler for det meste vegetasjon som hindrer sikt og vedlikehold Kommunen sender ut en skriftlig anmodning om fjerning av vegetasjon. Hvis denne ikke etterkommes ilegges det et pålegg om fjerning med hjemmel i §31, 1. ledd:  <i>«Tre, busker og annen plantevekst innåfor byggegrenser som er fastsatt i eller med heimel i § 29, kan påbydast borttatt eller skorne ned i den mon det blir funne naudsynyt av omsyn til ferdsla eller vegvedlikehaldet.»</i></p> <p>Dersom pålegget ikke etterkommes, kan kommunen utføre arbeidet med hjemmel i §31, 3. ledd:  <i>«Vi eigaren eller reitshavaren ikkje etterkome påbødet i første ledd innan den fristen som er fastsett i påbødet eller seinare, kan vegstyremakta syte for at arbeidet blir gjort.»</i></p> <p>§43: Omhandler vegetasjon i avskjærsler/kryss: Kommunen sender ut en skriftlig anmodning om fjerning av vegetasjon. Hvis denne ikke etterkommes ilegges det et pålegg om fjerning med hjemmel i §43, 1. ledd:  <i>«Avkjørsle skal byggast og haldast ved like i samsvar med reglar som Vegdirektoratet fastsetter. Så langt det ikkje er fastsett noko anna, skal desse reglane gjelde i staden for vilkår som tidligare måtte vere sette for løyve til avkjørsla. I reglane kan det fastsetast at det skal gjelde særlege friskitliner mellom avkjørsla og den offentlege vegen. Om vegstyremakta finn det naudsynyt, kan slike friskitliner og gjerast gjeldande utanom byggegrensene. Vegstyremaktene kan og sette som vilkår for løyve til avkjørsle i det einskilde tilfellet at eigaren eller brukaren av avkjørsla syter for å halde fri sikt etter slike liner som er fastsette av vegstyremakta.»</i></p> <p>Dersom pålegget ikke etterkommes, kan kommunen utføre arbeidet med hjemmel i §43, 2. ledd, andre punktum:  <i>«Er vedlikehaldet ikkje forsvarlig, kan det, så langt det blir funne naudsynytlig, gjerast på den ansvarlige sin kostnad.»</i></p>	
	<p>Vi ønsker økt gatebelysning langs Vikveien/Fv515 som beboerne anser for trafikkfarlig. Strekingen gjelder mellom Rognan og krysset Finnvika.</p> <p>Beboerne i området ønsker å få på plass gatebelysning i den delen av veistrekingen som mangler belysning. Det gjelder i dag strekingen mellom Rognan og Finnvika. I dag er det gatebelysning fra Finnvika og opp til Halsmoen.</p> <p>Partiet av Vikveien mellom Finnvika og Rognan er også den mest uoversiktlige delen. Grovt beskrevet ønskes en bedre</p>	<p>Det vises til de vurderinger som er kommet av beboerne på strekingen. En er enige med de argumenter som fremsettes. Vegen er mye brukt av beboere og mosjonister. Strekingen har ikke vært utsatt for ulykker. SK mener dette er et godt tiltak som kan øke trygghetsfølelsen langsmed vegen.</p>	<p>Meldt inn til Statens vegvesen. Befart av Statens vegvesen 11.08.2016.</p>

	belysning mellom båtforeningen på Rognan og avkjørsel til Finnvika. Dette er en distanse på ca. 0,9 - 1 km. For å få en komplett belysning på strekningen hadde det beste vært å forlenge belysningen helt til rundkjøringen. Dette øker distansen med ca. 300 m.			
Vibeke Unosen	De siste årene har antall barnefamilier i området økt kraftig og det anslås i dag til å være ca. 30 barn/ungdom i området mellom 0 - 16 år. Det vil i årene fremover være mange barn og ungdommer som ferdes mellom boligområdene og Rognan.	Med stor trafikk av personbiler og noe tungransport til næringsaktørene i området, burde denne strekningen være prioritert for trafiksikkerhetstiltak.	Sladrespel Fv 516 Hongdalene da dette har støtt før asfalt ble lagt på hovedvegen.	Er meldt til Statens vegvesen. Meldt videre til byggeleder for utbedring av fylkesvegen.
Håvard Alm	Viser bilde av kryss ved innkjøring til Vensmoen og kryssende kjøreveg/g/s veg.			Uprioritert.
Viggo Kristiansen	Det har vært ønsket i mange år fartsdumper på strekningen Tømmerdal krysset, mellom ny og gammel E6.  Det er 30km/t på strekningen, men det kjøres til tider veldig hardt her, både biler og traktorer. Det er mange barn som bor her og bruker strekningen til og fra bussholdeplassen, ikke minst på fritiden.  Det er også veldig uoversiktlig begge veier gjennom undergangen E6, man ser ikke om de kommer noe imot om det er barn eller kjørende i undergangen.  Man ser heller ikke om noe kommer gjennom undergangen, når man kommer mot den.  Har merket med rødt på kartet hvor det ønskes fartsdumper, for å få ned hastigheten.		Humper som tiltak er mest aktuelle på veger med fartsgrense 30 eller 40 km/t, og spesielt på veger med rette strekninger. Det anbefales likevel gjennomføring av fartsmåling på strekningen.	Vurderes nærmere i planperioden. PLUT/drift/arbeidsgruppa.
Karen Marie Hildrumen FAU v/Vibeke Unosen Rune Kristiansen m.flere	Innspillet gjelder fartsgrenser strekningen «1000» til Røklund og ønske om å sette ned fartsgrensen. Fylkesveg Røklund. Gjelder strekningen Kaleido - Røklundsentert Beboere i Strandgata har sett oss lei på hastigheten til bilistene i Strandgata. Det er flere barn som bor og leker i område. Vi ønsker at det blir gjort tiltak for å redusere farten i Strandgata. I Telegata er det innkjøring forbudt men det foregår stadig kjøring her av andre uten tilknytning til boligfeltet. Trafikklys langsmed Prestegårdsveien på grunn av tungtrafikk.		Normalt at hovedveger har 60 km/t der det er separert g/s veg, samt at det er utenfor tettbygd strøk. Omtalt tidligere Humper som tiltak er mest aktuelle på veger med fartsgrense 30 eller 40 km/t, og spesielt på veger med rette strekninger. Strandgata er en rett strekning. Letteste anbefalte tiltaket er etablering av fartsdumper. Envegskjørt gata kan stenges. En enebolig langsmed veien. Tungransport til Artic Water. Anses å være for liten trafikkmengde for gjennomføring av belysning. Uoversiktlig parkeringsplass bla. ved levering av skolebarn, barnehageunger, parkering for skole, Helsesenter m.m.	Meldes inn til Statens vegvesen. PLUT.  Er befart av Statens vegvesen. Type fartsdumper må vurderes. Det kjøres også tungtrafikk i området. Overvannssystem må ivaretas. PLUT/drift/arbeidsgruppa.
Inga Etterlid	Endre adkomst og parkering for barnehagen. Denne flyttes til vestsiden av Saltidalshallen.			Uprioritert
Styreleder Rognan Barnehage	Gang og sykkelveg (Rønningenkrysset opp første bakke Høgbakken). Forlengelse g/s veg fra Rønningenkrysset opp			Uprioritert
Arbeidsgruppas forslag (repr. Ved				Prioritert. PLUT.

barnehage, barne og ungdomsskole, Helsestasjon (Barnas talsperson).	Høgbakkveien. Strekning ca. 100 meter. Spesiell utfordring vinterstid med høge brøytekanter, smal veg, syklistar og gående i veggane. Skoleveg (også videregående og mottak).		
<b>Arbeidsgruppas forslag</b>	Utbedring gatelys og siktilinje Høgbakkveien/Skoleveien/Pynten/Furuveien til skolene på Rognan	Dårlig lyssetting, vurdering utskifting armaturer og vurdering av nye lyskilder.	Prioritert Skoleveg. PLUT/drif
<b>Arbeidsgruppas forslag</b>	<b>Utbedring kryss Jernbanegata/Parkveien.</b>	Uoversiktlig kryss, manglende siktilinje, syklende kommer ut i kjørebane, dårlig separering. Mye brukt g/s veg mot sentrum.	Prioritert PLUT
<b>Arbeidsgruppas forslag</b>	Utbedring g/s veg kryss spar til Tyriveien	Lav standard skoleveg må utbedres	Prioritert PLUT