

Kommuneplan for Hattfjelldal Kommune



Trafikksikkerhetsplan

2014-2017

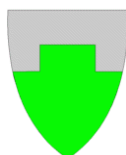
Vedtatt i Hattfjelldal kommunestyre

Retnings-
linjer

Visjon/
mål

Arealplan

Økonomi-
plan



Temaplan

Budsjett

Regnskap

Årsmelding

Innholdsfortegnelse

1. Innledning	3
2. Forankring og organisering av trafikksikkerhetsarbeidet	3
2.1 Nasjonale planer	3
2.2 Regionale planer og retningslinjer	3
2.3 Kommunale planer	4
2.4 Kommunal organisering av trafikksikkerhetsarbeidet	4
2.5 Andre trafikksikkerhetsaktører	5
3. Ulykkesstatistikk	5
4. Visjon og målsetting	5
5. Satsingsområder	6
5.1 Satsing på gående og syklende	6
5.2 Trafikksikkerhet rundt skolene og skoleskyss	7
5.3 Trafikksikkerhet som en del av kommunens HMS-arbeid	8
5.4 Trafikksikkerhet i voksenopplæringen for asylsøkere og flyktninger	8
6. Tiltak	9
6.1 Området mellom kryss Kalkviks vei og O.T. Olsens vei ombygging av kryss og ny bussholdeplass	9
6.2 Gatelys Toppeneveien og Svenskveien	10
6.3 Skilting 30 soner i sentrum	11
6.4 Gang og sykkelvei langs Fv 804 fra Arborkrysset til Storsvingen	11
6.5 Gatelys langs gang og sykkelvei Fv 804 fra Arborkrysset til Storsvingen	12
6.6 Nye bussholdeplasser og leskur for skolebarn langs Rv 73 og diverse fylkesveier	13
6.7 Tiltak mot elgpåkjørslar	13

1. Innledning

Trafikksikkerhetsplan for Hattfjelldal Kommune 2007 – 2010 ble sist vedtatt 13.06.2007. Det at kommunen ikke har hatt en vedtatt plan, har ført til at det ikke har blitt søkt om trafikksikkerhetsmidler fra Nordland fylke på mange år.

En trafikksikkerhetsplan er et viktig styringsredskap for et målrettet trafikksikkerhetsarbeid, dersom planen har nødvendig politisk forankring og inneholder en realistisk og forpliktende tiltaksdel. Kommunen må ha en operativ plan for trafikksikkerhet for å komme i betraktning ved tildeling av fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler (tidligere aksjon skoleveg) og dette understreker nødvendigheten av at arbeidet har høy prioritet i kommunen.

2. Forankring og organisering av trafikksikkerhetsarbeidet

2.1 Nasjonale planer

Nasjonal transportplan 2014 – 2023

Regjeringens mål er å halvere antall drepte og hardt skadde i perioden. Målet innebærer at tallet skal reduseres fra et gjennomsnitt i perioden 2008 – 2011 på om lag 1000 i året til 500 eller færre i 2024.

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014 - 2017

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

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.
2. Bedre framkommelighet og trafikksikkerhet for syklister.
3. 80 prosent av barn og unge skal gå eller sykle til skolen.

2.2 Regionale planer og retningslinjer

Nordland Fylkeskommune, Handlingsplan for trafikksikkerhet 2014 – 2017

Det viktigste satsingsområdet i planen er å stimulere til målrettet trafikksikkerhetsarbeid ute i kommunene. Det kreves at kommunene har operative trafikksikkerhetsplaner. NFTU skal derfor bistå kommunene i dette arbeidet, gjennom faglig bistand.

Nordland Fylkeskommune, Handlingsplan folkehelsearbeid 2013 – 2017

Planen har et eget resultatområde ”Sikkerhetsfremmende og skadeforbyggende 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.

Nordland Fylkeskommune, Handlingsplan for aktiv transport 2013 – 2016

Begrepet aktiv transport er relativt nytt og omfatter alle reiser og transport som uansett skal gjennomføres, gjennomføres for egen kraft gjennom gåing, sykling med mer. Handlingsprogrammet er utarbeidet med utgangspunkt i både nasjonal og regional politikk og føringer samt kunnskapsbaserte data om det fysiske aktivitetsnivået blant barn og voksne, reisevaner i Nordland, klimautfordringer med mer.

2.3 Kommunale planer

Kommuneplanens arealdel 2013 – 2023

Legger føringer for arealbruk til offentlig trafikkareal. Gjelder ikke for Hattfjelldal sentrum, der det er en kommunedelplan og mange reguleringsplaner som gjelder.

Kommuneplanens strategiske del 2006 – 2018

Har en strategi som sier følgende: Kommunen skal arbeide for å bedre veinett og øvrig kommunikasjonsstilbud.

2.4 Kommunal organisering av trafikksikkerhetsarbeidet

- Næring og teknisk og sentraladministrasjonen har ansvar for planlegging og utvikling av kommunens fysiske miljø gjennom areal- og transportplanlegging, regulerings- og bebyggelsesplaner.
- Næring og teknisk har ansvar for drift og vedlikehold av kommunale veier, utbedring av veinettet, trafikkplanlegging, skilting med mer.
- Alle ansvarsområder har ansvar for forebygging av trafikkskader i den kommunale organisasjonen gjennom HMS-arbeid for ansatt som bruker bil i jobben.
- Oppvekst og kultur har gjennom barnehager og skole tradisjonelt trafikkopplæring i sine planer, først og fremst knyttet til gåtøring og sykkelopplæring. Kravene i Kunnskapsløftet stiller større krav til målrettet og systematisk opplæring.

Næring og teknisk har ansvaret for å utarbeide og revidere trafikksikkerhetsplanen. De har også ansvar for oppfølging av planen samt koordinering av tiltak og ressurser.

2.5 Andre trafiksikkerhetsaktører

Det er flere aktører som arbeider med trafiksikkerhet innen Hattfjelldal Kommune. Ved siden av kommunen selv har fylkeskommunen, Statens vegvesen og politiet formelt ansvar og plikter innenfor trafiksikkerhetsarbeidet.

Politiet i Hattfjelldal har en viktig oppgave innenfor trafiksikkerhetsarbeidet både med kontroll og overvåkning av trafikken. I tillegg besøker de barnehager og skoler.

3. Ulykkesstatistikk

Tabellen viser utviklingen i antall ulykker, antall drepte og hardt skadede i Hattfjelldal Kommune fra 1999 og fram til i dag. Det ser ut som vi har hatt liten endring i ulykker i denne perioden, men tallene er små og svingninger fra år til år så store at det er usikkert om vi kan trekke noen slutning om ulykkesutviklingen på grunnlag av denne statistikken.

Personer drept eller skadd i veitrafikkulykker i Hattfjelldal kommune															
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Ulykker	2	4	2	1	5	3	3	1	2	2	3	0	2	2	1
Drepte (personer)	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
Hardt skadde (personer)	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0

De fleste ulykker skjer på Rv 73 og på fylkesveiene. Som nevnt ovenfor er tallgrunnlaget for personskadeulykker svært små.

Ulykkene på de kommunale veiene fører som regel ikke til personskader. Det blir for det meste materielle skader i disse ulykkene.

Det er ingen konkrete punkter på veienettet som er overrepresentert når det gjelder ulykker.

4. Visjon og målsetting

Visjonen for trafiksikkerhetsarbeidet i Hattfjelldal Kommune er:

- Hattfjelldal Kommune skal sammen med aktuelle samarbeidspartnere arbeide for at områder hvor det foregår trafikk er slik utformet at ingen blir drept eller kommer alvorlig til skade.
- Hattfjelldal Kommune skal bidra til at befolkningen i kommunen har en trafikkultur som ivaretar egen og medtrafikanter sikkerhet.

Målsettinger:

1. Gjennom egne planer og deltakelse i andres planer for å påse at trafiksikkerhetsaspektet blir ivaretatt.

2. Utbedring og tilrettelegging av trafikkfarlige strekninger og områder.
3. Bidra til god trafikkopplæring, blant annet i skoler, barnehage og voksenopplæring.
4. Gjennomføre tiltak for å bedre holdningen til trafikksikkerhet blant ansatte i Hattfjelldal Kommune og i befolkningen generelt.

5. Satsingsområder

I denne planen er det definert fire satsingsområder:

- Satsing på gående og syklende
- Trafikksikkerhet rundt skolene og skoleskyss
- Trafikksikkerhet som en del av kommunens HMS-arbeid
- Trafikksikkerhet i voksenopplæringen for asylsøkere og flyktninger

Denne planen har høyt fokus på myke trafikkanter, spesielt barn, ungdom, flyktninger og asylsøkere. I tillegg settes det fokus på trafikksikkerhet sett i HMS-sammenheng, noe som først og fremst angår de som bruker bil i gjennomføring av sine arbeidsoppgaver i den kommunale organisasjonen.

En del av de foreslåtte tiltakene kan gjennomføres innenfor eksisterende økonomiske rammer og ressurser, mens spesielt de fysiske tiltakene krever finansiering. Derfor er gjennomføring av tiltakene satt opp i en tabell og de er også kostnadsberegnet. Dette er et godt egnet verktøy i forbindelse med prioritering i økonomiplan og budsjett.

Tiltak som trenger tilleggsfinansiering av fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler for å kunne gjennomføres er plassert sammen med øvrige kommunale veier. Tiltakslisten rulleres hvert år og danner grunnlag for søknad om tilskudd.

5.1 Satsing på gående og syklende

Beskrivelse av tiltaket:

Det er mange fordeler ved at flere går og sykler. Presset på russtrafikken dempes, behovet for flere parkeringsplasser blir mindre, det er miljøvennlig og ikke minst kan det gi en betydelig helsegevinst for den enkelte.

Målet med å få flere til å gå eller sykle gir derfor en særlig utfordring med hensyn til trafikksikker tilrettelegging.

Som et ledd i satsingen på gående og syklende bør man også ha fokus på forhold som gjør det mer attraktivt å ta seg fram til fots eller på sykkel. Dette kan være miljømessige forhold som beplantning, vindskjerming, belysning og lignende, men også etablering av snarveier for gående og syklende samt tilrettelegging for alle brukere i henhold til universell utforming.

Universell utforming betyr at produkter, byggverk og uteområder som er i alminnelig bruk skal utformes slik at alle mennesker skal kunne bruke dem på en likestilt måte så langt det er mulig, uten spesielle tilpasninger eller hjelpemidler.

Prosjektering med utgangspunkt i universell utforming vil være basert på tre forhold.

- Mennesket som barn, ung, voksen og eldre.
- Mennesket med redusert funksjonsevne med hensyn til bevegelse, orientering, overfølsomhet ovenfor luftforurensing og materialer.
- Mennesket som bruker tekniske hjelpemidler som har konsekvenser for utformingen.

En gylden regel innenfor universell utforming er at områder tilrettelagt for personer med funksjonsnedsettelse også vil fungere godt for alle andre.

Opplæring av sykkelistene er et viktig element i sykkelsatsingen. I kunnskapsløftet er sykkelopplæring satt opp som kompetansemål på 4. og 7. trinn. Det er en spesiell utfordring å få satt denne opplæringen i system.

Hattfjelldal Kommune skal i planperioden gjøre følgende:

- Sette av midler til gjennomføring av tiltak/dekking av kommunens egenandel.
- Utarbeide rutiner for vedlikehold av gang og sykkelveier.
- Gjennomføre trafikkopplæring i skolen og barnehager i samsvar med kravene i kunnskapsløftet.

5.2 Trafikksikkerhet rundt skolene og skoleskys

Beskrivelse av tiltaket:

Det er ønskelig at barn og ungdom i størst mulig grad er fysisk aktive også på skoleveien, dette må sees i folkehelseperspektiv. Samtidig ønsker fortsatt mange å kjøre sine barn helt fram til skolen. Dersom forholdene ikke er lagt til rette for det kan det føre til konflikt og farlige situasjoner. Derfor er det et mål å etablere «trygge soner» rundt skolene; soner hvor de gående og syklende har trygge stier og veier å bevege seg på. Innenfor de «trygge sonene» skal nødvendig biltrafikk til og fra skolen ledes inn på veier med lav fartsgrense, evt. supplert med fartsdempende tiltak slik at trafikken også her i størst mulig grad tar hensyn til de myke trafikantene. Dette kan bli utfordrende for noen av områdene rundt oppvekstsentrene.

Dette må ses i sammenheng med fysiske tiltak nr. 1 – 6.

Hattfjelldal Kommune skal i planperioden gjøre følgende:

- Sette av midler til gjennomføring av tiltak/dekking av kommunens egenandel.
- Samarbeide med FAU på skolene om hvor leskur bør plasseres.
- Begrense biltrafikk i og rundt skoler/barnehager.
- Tilrettelegge for at barn og unge skal bevege seg mer. Dette i tråd med vedtatt folkehelseplan for kommunen.

5.3 Trafikksikkerhet som en del av kommunens HMS-arbeid

Beskrivelse av tiltaket:

I arbeidet med å utvikle en sikkerhetskultur er det viktig at ledelsen engasjerer seg og prioriterer sikkerhet.

Studier av fraværsskader synes å indikere at sikkerhets-påvirkning og opplæring på arbeidsplassen påvirker de ansattes sikkerhetsatferd hjemme og på fritiden, og at skadetallene på disse arenaene også vil gå ned som følge av det.

For å konkretisere påvirkningen på voksne trafikanter bør kommunen i første omgang påvirke sine ansattes trafikkatferd. Det kjøres et betydelig antall km årlig i kommunens tjeneste, både med kommunale og private kjøretøy. Statistikken viser at kommunalt ansatte årlig blir skadet i trafikken under utførelse av tjenesteoppdrag. I tillegg er omfanget av materiellskader betydelig.

Et aktuelt tiltak her er å gjennomføre oppfriskningskurs for de kommunalt ansatte som bruker bil i tjenesten. Dette kan redusere skadeomfang, og dessuten øke bevisstgjøringen omkring egen trafikkatferd.

Hattfjelldal Kommune skal i planperioden gjøre følgende:

- Utarbeide og innføre reisepolicy for kommunens ansatte
- Gjennomføre HMS-kurs for en gruppe av kommunens ansatte som har bilkjøring som en betydelig del av arbeidshverdagen.
- Gjennomføre oppfriskningskurs for ansatte som benytter bil i tjenesten.

5.4 Trafikksikkerhet i voksenopplæringen for asylsøkere og flyktninger

Beskrivelse av tiltaket:

Kommunen har i de siste årene fått mange nye innbyggere og personer som bor her midlertidig. Mange av disse kommer fra land der trafikken er av en helt annen karakter enn her i kommunen.

Som et ledd i dette har voksenopplæringen lagt inn opplæring i trafikksikkerhet.

Opplæringen tar blant annet for seg hvordan man som gående og syklende skal oppføre seg i trafikken. Eksempel kan være: ikke gå midt i veien, bruk av refleks når det er mørkt, vise med blick og holdning at man har sett bil/fører, bruke gangfelt/fortau etc.

Hattfjelldal Kommune skal i planperioden gjøre følgende:

- Utarbeide trafikksikkerhetsmateriell for asylsøkere og flyktninger
- Gjennomføre obligatorisk opplæring i trafikksikkerhet
- Utdele reflekser og få gjennomført refleksaksjoner i samarbeid med politi og vegvesen.

6. Tiltak

Fysiske tiltak - prioritering

Tiltaksgruppe	Nr.	Tiltak	Kostnads-overslag	Tids-ramme	Trafikksikkerhetsmidler
Komm. vei	1	Området mellom kryss Kalkviks vei og O.T.Olsens vei. Ombygging kryss og ny bussholdeplass for skolebusser	Kr. 2.000.000,-	2015	Ja
	2	Gateløys Toppeneveien/Svenskveien	Kr. 500.000,-	2016	Nei
	3	Skilting 30 soner i sentrum	Kr. 50.000,-	2016	Nei
Fylkesvei	4	Gang og sykkelvei langs Fv 804 fra Arborkrysset til Storsvingen	Kr. 10.000.000,-	2017	Ja
	5	Gateløys langs gang og sykkelvei Fv 804 fra Arborkrysset til Storsvingen	Kr. 2.000.000,-	2017	Ja
Samarbeids-prosjekt	6	Nye bussholdeplasser for skolebarn langs Rv 73 og diverse Fv. Leskur	Kr. 200.000,- årlig kostnad	2015 2016 2017	Ja
	7	Tiltak mot elgpåkjørsler. Fortsette arbeidene med skogrydding og skilting av utsatte steder. Videreføre samarbeid med Statens vegvesen og grunneiere	Kr. 200.000,- årlig kostnad	2015 2016 2017	Nei

FYSISKE TILTAK

6.1 Området mellom kryss Kalkviks vei og O.T. Olsens vei ombygging av kryss og ny bussholdeplass

Beskrivelse av situasjonen:

Krysset er ikke riktig utformet i henhold til dagens retningslinjer og maler. Kalkviks vei har en stigning fra krysset O.T. Olsens vei. Dette skaper problemer både for biler som skal fra O. T. Olsens vei og opp Kalkviks vei, og for biler som skal inn på O. T. Olsens vei fra Kalkviks vei. Problemene oppstår når det er glatt føre. Det er registrert noen trafikkulykker i dette krysset.

Skolebussene stopper nå i Bjarne Aaslids vei på et område der veien er utvidet. Dette er en dårlig løsning som gir uoversiktlige forhold og bussjåfører har klaget på dette flere ganger. Mye trafikk i veien både ved skolestart og skoleslutt i tillegg til skolebussene, gjør at skolebarna som skal gå til og fra skolen får en unødvendig utrygg skolevei og mye å passe på ved kryssing av Bjarne Aaslids vei.

Målsetting:

Bedre den generelle trafikksituasjonen og skape tryggere forhold for barn og unge som skal til og fra skolen. Gi skolebarn litt fysisk aktivitet før og etter skoletid ved å gå til og fra bussholdeplass.

Tiltak:

Hele krysset bygges om. Det etableres et nytt kryss mellom Kalkviks vei og O. T. Olsens vei i henhold til retningslinjer og maler. Det må også vurderes om kryss til sameskolen skal inngå i denne løsningen. Etablere ny bussholdeplass for skolebusser i tilknytning til det nye krysset. Holdeplassen må bygges slik at det er oversiktlig og trygt både for skolebarn og bussjåfører. Herfra vil det bli trygt å gå til skolen på gang/sykkelveier og lite trafikkerte veier.

Kostnadsoverslag:

Vil komme som følge av planen (anslagsvis 2.0 mill. kr.)

Finansiering:

Søknad om trafikksikkerhetsmidler fra fylke 80 % av godkjent kostnadsoverslag. 20 % kommunale midler.

6.2 Gatelys Toppeneveien og Svenskveien

Beskrivelse av situasjonen:

Det mangler i dag gatelys på den siste delen av Toppeneveien. Det er i det siste bygd to boliger øverst i dette byggefeltet. I Svenskveien er det gatelys på en del av strekningen. Det har også her kommet flere boliger i det siste og det er behov for gatelys sammenhengende langs veien.

Målsetting:

Skape tryggere forhold for barn og unge og andre myke trafikanter. Bidra til at befolkningen kan utføre fysisk aktivitet under trygge forhold.

Tiltak:

Montere nye gatelys med ca. 40 m mellom hvert lyspunkt. Nye fundament og master, grave ned kabel mellom fundamenter.

Kostnadsoverslag:

Vil komme som følge av planen (anslagsvis 500 000,- kr.).

Finansiering:

Særskilt bevilgning (det kan søkes om trafikksikkerhetsmidler med den begrunnelse at det ferdes mange barn og unge her til og fra skole og fritidstilbud ved oppvekstsenter).

6.3 Skilting 30 soner i sentrum

Beskrivelse av situasjonen:

Det er flere veistrekninger i sentrum som bør vurderes nedskiltet til 30 km soner. I dag har mange veistrekninger i sentrum 50 km/t som høyeste tillatte hastighet. Blant annet gjelder dette O. T. Olsens vei. Høy fart medfører unødvendig fare særlig for myke trafikanter og gjør at barn og unge får en mer utrygg skolevei.

Målsetting:

Bedre trafikksikkerheten for barn og unge/myke trafikanter og skape en tryggere skolevei.

Tiltak:

Gjennomføre politiske vedtak for å redusere fartsgrensen på utvalgte veistrekninger. Gjennomføre skilting i henhold til politiske vedtak.

Kostnadsoverslag:

Vil komme som følge av planen (anslagsvis 50 000,- kr.).

Finansiering:

Særskilt bevilgning (det kan søkes om trafikksikkerhetsmidler med den begrunnelse at det ferdes mange barn og unge langs disse veiene til og fra skole og fritidstilbud ved oppvekstsenter).

6.4 Gang og sykkelvei langs Fv 804 fra Arborkrysset til Storsvingen

Beskrivelse av situasjonen:

Strekningen fra Arborkrysset til Storsvingen brukes av mange i dag til fysisk aktivitet. Det er mange både unge og eldre som går eller sykler langs denne strekningen. Veien har dårlig kurvatur og er smal, slik at når biler møtes skaper det farlige situasjoner for myke trafikanter. Veiens kurvatur gjør i tillegg at det for bilister kan være vanskelig å oppdage gående/syklende i god tid. Fartsgrensen på FV 804 er på denne strekningen varierende fra 50 km/t til 80 km/t.

Målsetting:

Bedre den generelle trafikksituasjonen på strekningen og skape tryggere forhold for myke trafikanter.

Tiltak:

Utarbeide reguleringsplan for gang og sykkelvei. Siden dette er en fylkesvei ligger dette ansvaret på Nordland fylkeskommune. Etter at reguleringsplan er utarbeidet må det utarbeides byggeplan før tiltaket kan iverksettes. Etter at nødvendig planverk er godkjent og vedtatt opparbeides gang og sykkelveien i henhold til planene. Må også sees i sammenheng med tiltak 5 gateløp på samme strekning.

Kostnadsoverslag:

Det er vanskelig å utarbeide et pålitelig kostnadsoverslag før nødvendig regulering av strekningen er gjennomført, men tiltakene vil anslagsvis koste minst kr. 10 mill.

Finansiering:

Trafikksikkerhetsmidler 80 % og kommunale midler 20 %.

Etablering av gang/sykkelvei er en typisk sak som det gis tilskudd til fra statlige og fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler.

6.5 Gatelys langs gang og sykkelvei Fv 804 fra Arborkrysset til Storsvingen

Beskrivelse av situasjonen:

Strekningen fra Arborkrysset til Storsvingen brukes av mange i dag til fysisk aktivitet. Det er mange både unge og eldre som går eller sykler langs denne strekningen. Veien har dårlig kurvatur og er smal, slik at når biler møtes skaper det farlige situasjoner for myke trafikanter. Veiens kurvatur gjør i tillegg at det for bilister kan være vanskelig å oppdage gående/syklende i god tid. Fartsgrensen på FV 804 er på denne strekningen varierende fra 50 km/t til 80 km/t.

Målsetting:

Bedre den generelle trafikksituasjonen på strekningen og skape tryggere forhold for myke trafikanter.

Tiltak:

Etablere gatelys langs ny gang og sykkelvei, etter at nødvendig planverk er godkjent. Nedsetting av fundament, montering av stolper og graving av kabel mellom fundamenter. Ca. 40 meter mellom mastene.

Må ses i sammenheng med tiltak 4 gang og sykkelvei langs FV 804 fra Arborkrysset til Storsvingen.

Kostnadsoverslag:

Det er vanskelig å utarbeide et pålitelig kostnadsoverslag før nødvendig regulering av strekningen er gjennomført, men tiltaket vil anslagsvis koste minst kr. 2 mill. kr.

Finansiering:

Trafikksikkerhetsmidler 80 % og kommunale midler 20 %.

Gatelys langs en gang og sykkelvei er en sak som det kan gis tilskudd til. I dette tilfellet vil det også bidra til reduserte kostnader dersom gatelys sees på i sammenheng med etablering av gang og sykkelvei.

6.6 Nye bussholdeplasser og leskur for skolebarn langs Rv 73 og diverse fylkesveier

Beskrivelse av situasjonen:

Det er i dag utplassert en del leskur på diverse bussholdeplasser i kommunen. Disse leskurene er plassert der det har vært eller er skolebarn som skal ta skolebuss. Hvor disse leskurene skal stå vil variere noe utfra hvor skolebarn bor nå og hvor gamle barna er. I forbindelse med disse leskurene er det mange steder også laget en liten utvidelse av veien slik at bussen kan svinge ut for å ta på passasjerer. Det er Statens vegvesen som foretar plasseringene av leskurene etter anbefaling fra kommunen.

Målsetting:

Bedre plasseringen av leskur i forhold til behov og endringer i forhold til hvor skolebarn som tar buss bor.

Tiltak:

Samarbeid mellom skolene og FAU-ene på hver skole for å kartlegge behov for leskur og prioritere hvor de skal stå. Etter at denne kartleggingen og prioriteringen er utført sendes dette til Statens vegvesen som får flyttet leskur i henhold til prioriteringen fra kommunen. Eventuelt oppfylling av holdeplass utføres også av Statens vegvesen.

Kostnadsoverslag:

Utføres av Statens vegvesen, men det kan søkes om trafikksikkerhetsmidler siden dette gjelder tiltak under tryggere skolevei. Dette vil bli en årlig kostnad avhengig av hvor mange leskur som skal flyttes.

Finansiering:

Trafikksikkerhetsmidler 80 % og kommunale midler 20 %.

Dette er et tiltak som gir skolebarn en tryggere skolevei og vil være prioriterte tiltak i forbindelse med tilskudd fra trafikksikkerhetsmidler.

Ca. kr. 200 000,- årlig.

6.7 Tiltak mot elgpåkjørslar

Beskrivelse av situasjonen:

I perioder, spesielt om vinteren, skjer det noen ulykker der elg blir påkjørt. Enkelte områder kan, ved ugunstige snøforhold, være svært utsatt. Ulykkene kan ha tragisk utfall både for mennesker og dyr. Det er utført skoging og krattrydding på enkelte områder for å gjøre disse mindre attraktive for elgen. Utsatte områder blir også skiltet. En ønsker at dette blir et samarbeidsprosjekt der Hattfjelldal kommune, Statens vegvesen, fylket og grunneiere er deltakere.

Målsetting:

Redusere antall elgpåkjørslar i kommunen

Tiltak:

Arbeide med skog/krattrydding evt. andre tiltak i utsatte områder.

Kostnadsoverslag:

Hattfjelldal kommune kan bidra med administrasjon av prosjektet og kan søke midler fra viltfondet til enkelttiltak. Ca. kr. 200 000,- årlig.

Finansiering:

Statens vegvesen og Hattfjelldal kommune