

FLAKSTAD KOMMUNES TRAFIKKSIKKERHETSPLAN 2021- 2024



Foto: Ørjan N. Trovåg

INNHOOLD

1. Forord	3
2. Kommunestyrets vedtak.....	3
3. Innledning	4
3.2 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Flakstad kommune	4
4 Nasjonale og regionale føringer i trafikksikkerhetsarbeidet	5
4.1 Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering	5
4.2 Nasjonal transportplan	5
4.3 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018 – 2021	6
4.4 Folkehelse og trafikksikkerhet.....	6
4.5 Regional transportplan Nordland 2018 - 2021	6
4.6 Trafikksikker Kommune	7
5. Ulykkesituasjonen / -utviklingen i Flakstad kommune	8
5.1 Trafikale utfordringer i kommunen	8
5.2 Analyse av ulykkene.....	12
5.3 Kostnadsomfang av ulykker.....	13
6. Mål og strategi for trafikksikkerhetsarbeidet i Flakstad kommune	14
6.1 Målsetting.....	14
6.2 Strategi.....	14
7. Kommunale tiltak	14
7.1 Forebyggende tiltak.....	15
7.2 Trafikksikkerhetstiltak utenfor kommunens veger	16
7.3 Trafikksikkerhetstiltak på kommunale veger	17
8. Økonomi	18
9. Evaluering, rullering.....	18
10. Innspill – Gjennomgang og kommentarer	18
10.1 innspill i forkant av utarbeidelse av tsp.....	18
10.2 Innspill etter høring	21

1. FORORD

Kommunene har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet. Som vegeier, har kommunen også et spesifikt ansvar for trafikksikkerhetstiltak på kommunale veger.

I henhold til folkehelseloven og plan- og bygningsloven har kommunen et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker lokalt. Kommunene har ansvar og virkemidler som kan bidra til økt innsats i det lokale trafikksikkerhetsarbeidet. De er store arbeidsgivere og kjøpere av transporttjenester. I tillegg er de eiere av barnehager og skoler.

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

Trafikksikkerhetsplanen 2021 – 2024 vil danne grunnlaget for videreføring av trafikksikkerhetsarbeidet i Flakstad kommune.

2. KOMMUNESTYRETS VEDTAK

FS- 005/21 26.01.2021

KS- 005/21 26.01.2021

3. INNLEDNING

3.1 HISTORIKK

Flakstad kommune fikk sin første trafikksikkerhetsplan i 2001, og denne ble revidert og videreført frem til 2012 helt til revidering av siste gjeldende plan ikke ble gjennomført. Et resultat av dette er at Flakstad kommune har vært uten trafikksikkerhetsplan siden 2012. Planene har hatt som hovedfunksjon å være et styringsverktøy for et målrettet trafikksikkerhetsarbeid i kommunen, og dette har ikke lyktes som følge av planens fravær de siste år.

E10 går gjennom kommunen og medbringer stor trafikk av både tunge kjøretøy, turister og pendlere. ÅDT gjennom kommunen ligger mellom 1000 og 2000, hvor det er høyere ÅDT på strekningene nærmest Vestvågøy, og færre på strekningene nærmest Moskenes. Ca 10% av denne trafikken er registrert som lange kjøretøy.

Generelt i kommunen er det kort avstand fra rasutsatte områder og strandsonen. Dette byr på en viss bevegelse innenfor fareområder for skred da vegnettet flere plasser ligger kloss i bratte fjellpartier. Tryggere veger med hensyn til naturkatastrofer er en naturlig del av trafikksikkerhetsbildet i kommunen.

Under utarbeidelsen av kommunens trafikksikkerhetsplaner 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 transportplan, Stortingsmelding 40 og «Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg» 2018-2021.

3.2 ORGANISERING AV TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET I FLAKSTAD KOMMUNE

Trafikksikkerhetsarbeidet i Flakstad kommune er forankret hos rådmannen, og ansvaret for prosessen med å utarbeide en ny trafikksikkerhetsplan for perioden 2021 – 2024 er tillagt teknisk enhet. For å forankre arbeidet hos rådmannen som helhet og å synliggjøre at alle kommunens sektorer må ta sin naturlige del av ansvaret er de ulike enhetslederne invitert til å kunne påvirke tiltak generelt og i sin sektor, samt vært høringspart før vedtak. Det er av avgjørende betydning for arbeidet at den enkelte sektorleder sørger for at egne tiltak i planen blir gjennomført.

Flakstad kommune sin trafikksikkerhetsplan bygger på de nasjonale og regionale planer som er utarbeidet. 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.

4 NASJONALE OG REGIONALE FØRINGER I TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET

4.1 MELD. ST. 40 (2015-2016) TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET – SAMORDNING OG ORGANISERING

Regjeringen legger til grunn at Norge er verdensledende innen trafiksikkerhet på veg, som følge av målrettet, tverrsektoriell, kunnskapsbasert og langsiktig innsats. Trafikkulykker utgjør likevel et betydelig samfunnsproblem, og omfanget av tapte liv er uakseptabelt. Trafiksikkerhet må derfor fortsatt ha høy prioritet, med nullvisjonen som et av hovedmålene for transportpolitikken.

Det vises til at mange av de enkle og mest effektive trafiksikkerhetstiltakene er tatt i bruk. Med et relativt lavt antall trafikkulykker blir ytterligere reduksjon i antallet drepte og hardt skadde stadig mer krevende og avhengig av økt og felles innsats fra flere offentlige aktører. Hovedinnretningen på meldingen er derfor å belyse tverrsektorielle utfordringer og behov i trafiksikkerhetsarbeidet, og bidra til bedre overordnet forankring og økt samordning av den framtidige innsatsen.

I stortingsmeldingen presenterer regjeringen seks satsningsområder:

- Forankring av tverrsektorielt trafiksikkerhetsarbeid på overordnet nivå
- Bedre utnyttelse av tilsyns- og kontrollinnsatsen gjennom styrket tverretattlig samarbeid
- Mer effektiv formidling, enklere tilgang og bedre utnyttelse av kunnskap fra ulykkesundersøkelser:
- Retningslinjer for registrering av vegtrafikkulykker og økt utveksling av skade- og ulykkesdata

Generelt vil regjeringen videreføre en bred tilnærming i trafiksikkerhetsarbeidet, en målrettet innsats mot de alvorligste ulykkestypene og en målrettet innsats mot risikogrupper. Det trafikantertede trafiksikkerhetsarbeidet skal vektlegges.

4.2 NASJONAL TRANSPORTPLAN

Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029

Nasjonale mål og hovedområder for innsats

Regjeringen viderefører i Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029 nullvisjonen og legger opp til et nytt ambisiøst etappemål om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, Regjeringen vil i planperioden rette innsatsen mot følgende fem hovedområder:

- Sikre veger
- Risikoatferd i trafikken
- Spesielt utsatte grupper i trafikken
- Teknologi
- Tunge kjøretøy

NTP og Flakstad kommune

I Nasjonal transportplan 2018-2029 er det avsatt 750 millioner kroner til rassikring i Flakstad. Prosjektet E10 Nappstraumen – Å omfatter også sikring av syv skredpunkter mot snøskred. Utbedring av eksisterende vei er også inkludert i dette prosjektet.

4.2.1 BARNAS TRANSPORTPLAN

Nasjonal transportplan 2018-2029 inneholder for første gang et eget kapittel om Barnas transportplan. Regjeringen vil:

- Legge til rette for at åtte av ti barn og unge skal velge å gå eller sykle til skolen
- Styrke trafiksikkerheten for barn og unge
- Legge vekt på barn og unges behov i planleggingen og utviklingen av transportsystemet
- At det skal legges vekt på hensynet til barn og unge i lokal og regional planlegging

- Følge opp transportetatene og Avinor når det gjelder hensynet til barn og unge i utviklingen av transportinfrastrukturen
- Styrke kompetansen om trafikksikkerhet i barnehage og skole

I planen presiseres det at barn og unge er dagens og framtidens trafikanter, og dette må det tas hensyn til også i overordnede planer.

4.3 NASJONAL TILTAKSPLAN FOR TRAFIKKSikkerhet PÅ VEG 2018 – 2021

Nasjonalt tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021 er utarbeidet av Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og syv storbykommuner. I tillegg har en rekke øvrige aktører gitt innspill til planen.

Planen bygger på *Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029* (NTP) og *Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering*. Ambisjonsnivå og prioriteringer i tiltaksplanen er i samsvar med *Statens vegvesens handlingsprogram 2018-2023 (2029)*, *Strategiplan for polititjeneste på veg 2016-2019*, *Trygg Trafikk strategi 2018-2025*, fylkeskommunenes planer for prioritering innenfor trafikksikkerhetsarbeidet og de syv storbykommunenes trafikksikkerhetsplaner.

Formålet med tiltaksplanen er å presentere et omforent og bredt spekter av faglig forankrede tiltak, i tillegg til å styrke samarbeidet mellom de sentrale trafikksikkerhetsaktørene. Tiltakene i tiltaksplanen skal sikre at vi har stø kurs mot etappemålet i NTP om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, hvilket innebærer en reduksjon på om lag 60 prosent sammenliknet med gjennomsnittet for perioden 2012-2015.

4.4 FOLKEHELSE OG TRAFIKKSikkerhet

Trafikkulykker vurderes som et betydelig folkehelseproblem på tross av en markant reduksjon av antallet alvorlige trafikkulykker siden 1970. Det er spesielt for unge mennesker at trafikkulykker utgjør en viktig årsak til tidlig død, helsetap og redusert livskvalitet. Regjeringen vil i tråd med Meld. ST. 19 (2014 2015) Folkehelsemeldingen mestring og muligheter, forsterke det tverrsektorielle samarbeidet for å forebygge ulykker. Det er viktig at kommunen integrerer det ulykkesforebyggende arbeidet generelt, og trafikksikkerhetsarbeidet spesielt i sitt folkehelsearbeid.

4.4.1 NORDLAND FYLKESKOMMUNE, HANDLINGSPLAN FOLKEHELSEARBEID 2018 - 2025

I den regionale folkehelseplanen kommer trafikksikkerhet inn som et forebyggende tiltak i kapittel 3. I kapittel 5 – Barn og unge, er det å jobbe for at skoler, barnehager, og kommuner er trafikksikre dratt frem som et tiltak.

Kommunens arbeid med trafikksikkerhet er en naturlig del av arbeidet med folkehelse. Trafikkulykker er en stor helsetrussel for alle aldersgrupper, og er en stor forbruker av helsetjenester.

4.5 REGIONAL TRANSPORTPLAN NORDLAND 2018 - 2021

Kapittel 4 i RTP for Nordland tar for seg temaet trafikksikkerhet. Her legges det opp til et helhetlig og tverrfaglig arbeid med trafikkesikkerheten i fylket. Nullvisjonen er styrende for utformingen av handlingsprogrammet, og det legges vekt på at for at en skal kunne oppnå dette målet er tverrsektorielt samarbeid viktig.

Det påpekes at både kommuner og fylket har et felles ansvar om å jobbe tverrfaglig og strukturert for å oppnå gode resultater og å nå de målene som er satt. Flakstad kommune har de siste fem årene hatt en stabil nedgang når det gjelder antall ulykker med alvorlige skader, til tross for en fatal ulykke i 2019.

Noen tiltak som berører Flakstad er nevnt i RTP. Det gjelder utbedring av veg mellom Fugleberget og Sund, og Bottelvika. Fugleberget – Sund er ferdigregulert, og er ikke bevilget penger fremover. Utbedring av bottelvika inngår ikke i bundne prosjekter, og er estimert med en pris på 215 millioner kr (2017 valuta) i perioden 2022-2029.

4.6 TRAFIKKSIKKER KOMMUNE

Etter vegtrafikklovens § 40a har fylkeskommunen et ansvar for å tilrå og å 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 vegeier, 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. Flakstad kommune har satt seg som mål å oppfylle alle kriteriene og gjennom en fylkeskommunal godkjenningsordning bli erklært som «Trafikksikker kommune» innen utgangen av planperioden.

5. ULYKKESSITUASJONEN / -UTVIKLINGEN I FLAKSTAD KOMMUNE

Ulykker og skader i trafikken påfører menneskene som rammes store lidelser. De er også svært kostbare for samfunnet. Ulykkeskostnadene er beregnet til ca. 24,2 mrd. kr. Helse- og omsorgstjenestene i kommunene må ta mye av regningen. Det lønner seg derfor å forebygge!

I tillegg til de alvorligste trafikkulykkene skjer det også et høyt antall skader på veiene våre som ikke inngår i den offisielle ulykkesstatistikken (fordi de ikke blir rapportert til politiet). Dette gjelder spesielt for eneulykker på sykkel. Fallulykker med fotgjengere regnes ikke som trafikkulykker, og inngår derfor ikke i statistikken.

For Flakstad kommune forekommer det en del trafikkuhell som ikke blir registrert (ikke rapportert til politiet). Her nevnes spesielt utforkjøring på vinterstid.

5.1 TRAFIKALE UTFORDRINGER I KOMMUNEN

Turistsesongen har de siste år blitt utvidet til også å omfatte vinterhalvåret i større grad. Tilreisende leier ofte biler og legger ut på vinterføre uten å nødvendigvis inneha tilstrekkelig erfaring eller kunnskap om forholdene man møter på vegene i Lofoten. Erfaring tilsier at usikre sjåfører gjerne kjører sakte og plasserer seg midt i veien der det ikke er midtstripe – som utgjør en større del av vegnettet i kommunen. Slik kjøring skaper kø, og kan føre til uheldige trafikale situasjoner. Bilister med lav hastighet og uheldig plassering i vegen skjer gjerne i forbindelse med at naturen drar fokuset bort fra kjøringen, eller at kjøreforholdene er krevende. Ved glatt føre forekommer det jevnlig utforkjøring, men statistikk på dette er ikke innhentet. Disse utforkjøringene skjer som regel uten større skadeomfang da hastigheten som regel er lav som følge av krevende kjøreforhold.

På sommerhalvåret er trafikken preget av bobiler og campingturister. Store biler og smale veger kan være problematisk. Ferierende har en tendens til å stoppe på umarkerte stoppesteder – til og med midt i kjørebanelen eller i motsatt kjørefelt for å ta bilder e.l. av omgivelsene. Kommunen og trafikkbildet hadde vært tjent med bedre tilrettelegging på de mest populære uoffisielle stoppestedene, da gjerne langs E10 i Flakstadpollen. «Fototurister» kommer sommer som vinter, og parkerer gjerne der det er fint motiv, fremfor tilrettelagt stoppested. I Flakstadpollen er det skiltet med parkering forbudt, men det er allikevel flere veglommer som benyttes som stoppesteder. Her er vegen smal og svingete, og fartsgrensen er satt til 80 km/t. Det er ikke en ønskelig utvikling at veglommer langs E10 genererer økt trafikk av myke trafikanter.

En annen problemstilling ved de store trafikkmengdene er at naturlige hvilesteder for yrkessjåfører periodevis kan være opptatt. Dette kan resultere i at lovpålagte hviletider blir vanskeligere å opprettholde. Ca 10% av trafikken gjennom Flakstad er tungtransport, og en tilrettelegging for å ivareta en trygg og sikker arbeidshverdag for yrkessjåfører vil ha en klart positiv effekt. Ved arbeidet med ny E10, vil dette være et relevant tema å fremme. I påvente av at tilrettelagte døgnhvileplasser blir utbedret langs riksvegnettet er rasteplasser en midlertidig løsning i Flakstad kommune.

Det er ikke registrert en eneste forbikjøringsstrekning i Vegvesenets database for E10 i Flakstad kommune. Det er ikke innhentet statistikk, men erfaring tilsier at en større andel førere som ikke holder fartsgrensen ikke stopper opp eller slipper trafikk forbi på en forsvarlig måte, og det kan generere farlige situasjoner.

På Fredvang er det blitt et kjent fenomen at turister parkerer langs veg og i veglommer som ikke er ment til parkering. Dette har ført til at fastboende blir parkert inne på egen eiendom,

og at man ikke kommer seg fra sted til sted. I verste fall hindrer slik villparkering nødetaer med å utføre sine oppdrag, som det uheldigvis finnes eksempel på. Det jobbes med en helhetlig besøksforvaltning hvor noe av denne problematikken står sentralt. Nasjonalparken tiltrekker seg store mengder turister, og da spesielt Kvalvika og Ryten. Selfjord er også et populært turiststed hvor det ikke er tilrettelagt for større trafikk.

Det er generelt dårlig tilrettelagt for myke trafikanter langs europaveg, fylkesveg og kommunalveg. Bebyggelsen i kommunen er spredt, og avstandene ofte store. En tilrettelegging for myke trafikanter i form av sammenhengende gang og sykkelveg kan bidra til at avstandene fremstår som mindre, og således knytter bygdene i kommunen mer sammen. Barn, unge og eldre kan bevege seg lettere og tryggere mellom steder, uten å være avhengig av skyss eller være utsatt for fare i vegbanen.

Et problem ved ras og skred i kommunen er at det stort sett bare er en tilkomstveg til bygdene rundt omkring i kommunen. Dersom en veg fysisk stenges som følge av ras eller lignende, vil dette skape en isolerende effekt for de som befinner seg/er bosatt på endepunktet. Det nevnes spesielt Vikten, Myrland, Nusfjord og Nesland (som riktig nok ikke har fastboende).

I RTP 2018-2029 for Nordland er sikring av Myrlandsfjellet og Vikten utpekt som prosjekter som medbringer for store kostnader i forhold til trafikkmengde, og er ikke prioritert fra regionalt hold.

E10 – Flakstad

Statens vegvesen leverte i 2015 KVV for ny E10 gjennom Lofoten til Samferdselsdepartementet. Planprogrammet legges ut på høring i løpet av 2020. I siste del av NTP 2018-2029 er det avsatt 750 millioner til skredsikringstiltak i Flakstad. Skredsikring vil være en stor del av arbeidet med å bedre trafiksikkerheten i kommunen. Utbedring av vegnettet, og tilrettelegging slik at vegstandarden står i stil med trafikkmengden vil være viktig.

I vegkartet til Statens Vegvesen er E10 registrert med ca 4200m vegbane som er >6m bred og ca 29 400m som har en bredde på <6m. En betydelig del av Europavegen oppfyller dermed ikke minstekravet for oppmerking av midtlinje.

De siste 5 år (01.01.15-29.04.20), har E10 vært stengt ved 92 anledninger uavhengig av årsak. Dette resulterte i 298,8 timer hvor vegforbindelsen mellom Moskenesøy og Vestvågøy stopper opp. Av disse 92 stengingene er 11 som følge av trafikkuhell. Totalt i denne perioden er det registrert 13 bilulykker på E10.

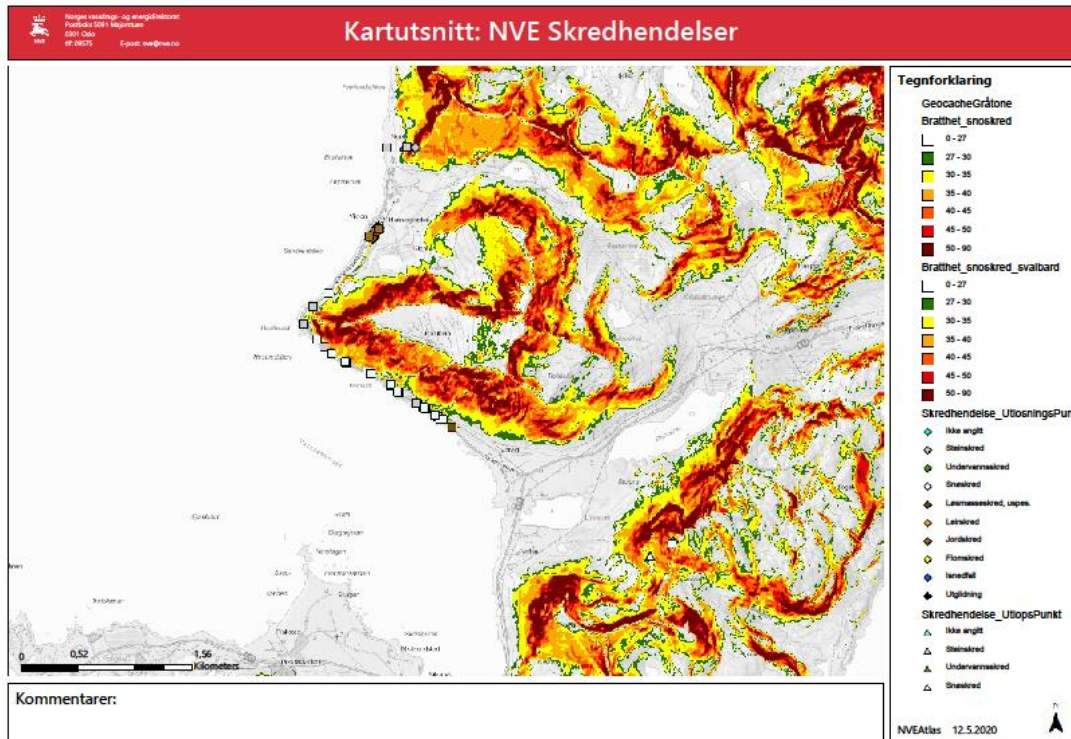
En annen viktig faktor som tidvis stenger E10 er ras, og tilstedeværelsen av faren for ras. I januar 2019 var E10 stengt 4 ganger på til sammen 82,6 timer fordi det var overhengende fare for ras. I den samme perioden var vegen stengt i 45,2 t etter at det faktisk gikk snøras. Dette var en spesiell vinter med store mengder snø, og det er ikke registrert lignende stengninger de siste 5 år.

Statistikken de siste 5 år viser at ras ikke fører til stengte veger hvert år, men når forholdene legger til rette risikerer en stengning over lengre perioder. Selv om det de siste 5 år ikke har vært regelmessig stengning av veger som følge av ras, fremkommer det en tydelig overhengende fare for ulike typer ras i kartdatabasen til NVE. Spesielt utsatte områder er Flakstadpollen, Finnbyen og fra Fjøsdaalen og videre mot Moskenes. I en tid hvor klimaet er i endring, og en forventer mer ekstremvær bør en være føre-var og tilrettelegge slik at en ikke risikerer at reisende i trafikken beveger seg i unødig fare.

Vareid – Vikten – Fv7600

Vegen til Vikten er svært rasutsatt. Det er ikke registrerte stenginger av vegen de siste 5 år, men det er skredterreng langs hele strekningen. I kartdatabasen til NVE er det for det meste registrerte snøskred og steinsprang.

Fv7600 er eneste forbindelse til Vikten, og dersom det går ras her som fysisk hindrer trafikk, eller at forholdene medbringer stor fare for skred, er Vikten uten vegforbindelse.



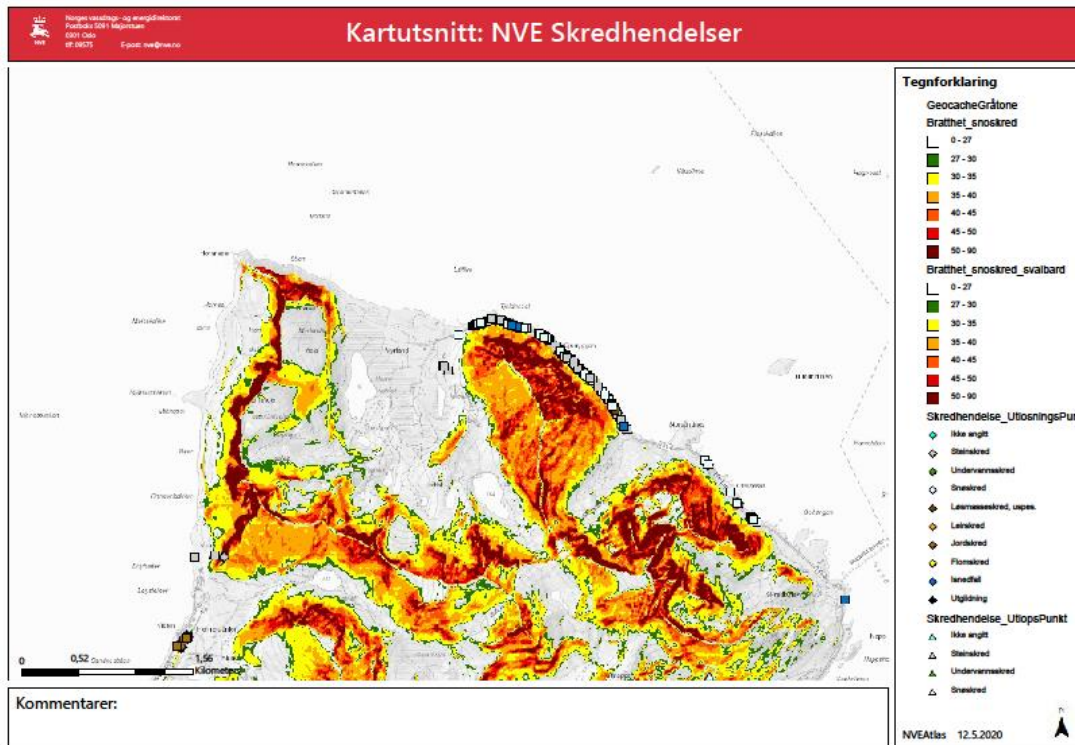
Skjelfjord – Nesland – Fv7592

Skjelfjord ligger langs Fv 7592 og strekker seg videre forbi Ytre Skjelfjord mot Nesland. Vegen ligger kloss i strandlinjen hele veien, med bratte fjellpartier på andre siden. Her er det hovedsakelig snøskredhendelser som forekommer. Vegen ut til Nesland er vinterstengt. Dette lar seg gjøre da det ikke er noen fastboende der. Tidvis er det allikevel nødvendig for at eiere må se til eiendommene sine. Det forekommer derfor en viss trafikk ut der.

Det er ikke registrert stengte veger de siste 5 år som følge av ras eller andre naturkrefter.

Napp – Myrland – Fv7594

Vegen til Myrland er også svært rasutsatt. I februar 2020 ble vegen stengt ved to anledninger på grunn av fare for ras. Veien var stengt totalt 21,1 t denne mnd. I kartutsnittet fra NVE over Fv 7594, ser en også hvor rasutsatt strekningen er. Bratte fjellpartier, og mange registrerte skredhendelser av hovedsaklig typen steinsprang, snøskred og isnedfall.



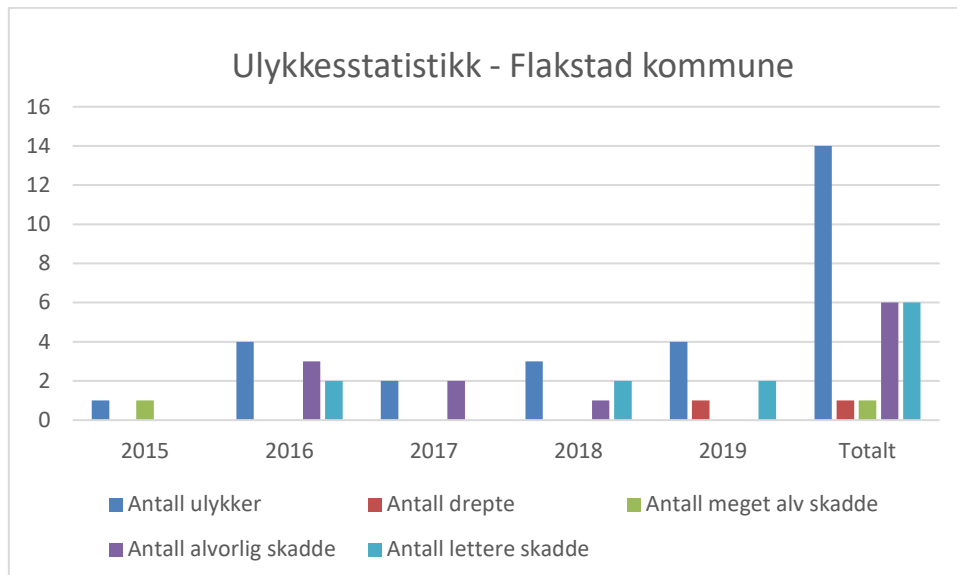
Fredvang – Krystad FV 7708

Vegen fra Fredvang ut mot krystad er smal, svingete og vegstandarden står ikke i stil med trafikkmengden. Selfjord, Krystad, Bergland, Torsfjord og ellers hvor det er plass til en bil langs FV7708 er populære stoppesteder for tilreisende som ønsker å bevege seg inn i nasjonalparken. Det er med jevne mellomrom oppsatte skilt som sier at parkering er forbudt, men det oppleves som at dette ikke blir respektert i så stor grad man skulle ønske. Dette skaper til tider kaotiske forhold og en høy andel myke trafikanter i vegbanen. Fra Bergland mot Krystad er det 80 km/t, noe som burde vurderes nedsatt mht mengde trafikk – både bilister, syklistere og fotgjengere. Det jobbes med besøksforvaltning som tar for seg denne problematikken, og man prøver å tilrettelegge ved å stoppe biler på parkeringsplassen ved gamle skolen på Fredvang, og derfra gi et tilbud som frakter turister inn til innfallsportene til nasjonalparken. Ved å stoppe biltrafikken tidlig, vil man også unngå potensiell konflikt mellom myke trafikanter og kjøretøy i større grad. En konsekvens av villparkering på så smale vegger kan i verste fall hindre nødetater i å utføre sitt arbeid. Trafikksikkerhetstiltak langs denne vegen går ikke bare på trafikal sikkerhet, men også sikkerheten til de som bor eller har fritidsbolig på Krystad og i Selfjorden.

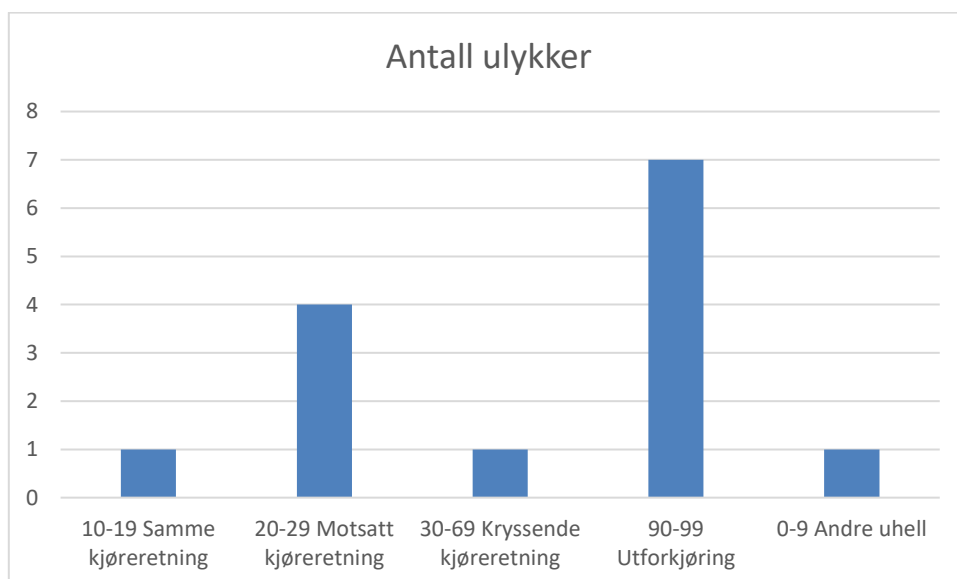
Det gjennomføres et prøveprosjekt i Torsfjord i 2021, hvor parkeringen som benyttes stenges fysisk i en tidsbegrenset periode i turistsesongen. Prosjektet vurderes fortløpende underveis, og effekten vurderes ved slutførelse.

5.2 ANALYSE AV ULYKKENE

Statistikken for de siste 5 år, viser at det fremdeles er et stykke å gå for å nå nullvisjonen i Flakstad kommune. I RTP 2018-2029 for Nordland er det satt et mål at antall drepte og hardt skadde i 2024 maksimalt skal være 26 stk. Av bilulykkene i Flakstad ser en at over 50% av ulykkene fører til død eller alvorlige personskader. Ca 93% av ulykkene skjer på E10, hvor det også er mest trafikk.



Det er en positiv trend hvor antall alvorlig skadde i trafikkuulykker har sunket jevnt de siste 5 år. Antall ulykker har derimot vært noenlunde stabilt.

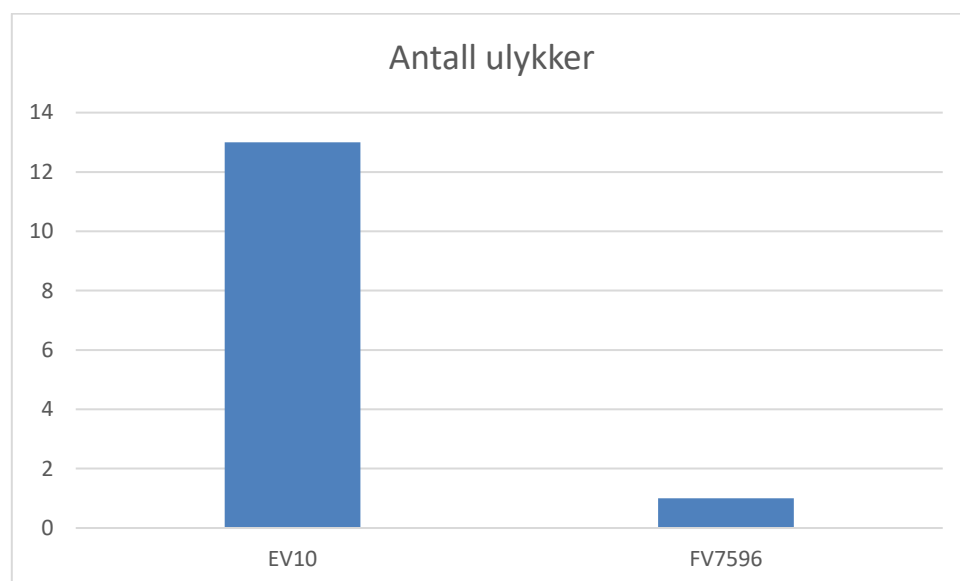


Man ser at den største andelen av ulykker i kommunen skjer mellom møtende trafikk og utforkjøring. 50% av ulykkene er utforkjøring med enslig kjøretøy. Tallene sier ikke noe om bakgrunnen for ulykkene, men kan være en indikator på at vegene ikke er dimensjonert for den årlige ÅDT eller at hastigheten er for høy.

Ca 30% av ulykkene skjer ved møtende trafikk. Dette innebærer også ulykker knyttet til forbikjøring.

At ca 80% av ulykkene de siste 5 år skjer som utforkjøring eller i forbindelse med motgående trafikk er en god indikator på at det er forbedringspotensialer for vegnettet. Det kan ha en sammenheng med at størstedelen av vegnettet på E10 ikke har midtstripe eller trygge forbikjøringsmuligheter.

De fem siste årene har det vært et dødsfall som følge av trafikkulykker i kommunen.



Det forekommer oftest ulykker på E10, noe som har en naturlig sammenheng med trafikkmengden.

5.3 KOSTNADSOMFANG AV ULYKKER

Trafikkulykker medbringer store samfunnsøkonomiske kostnader, og i 2016 var var kostanden ved ulike skadeomfang vurdert til:

En drept – 30,2 millioner NOK

En meget alvorlig skadd – 27,1 millioner NOK

En alvorlig skadd – 9,6 millioner NOK

En lettere skadd – 730 000 NOK

Summen av de registrerte ulykkene i kommunen de siste 5 år tilsvarer ca 130 millioner i 2020 valuta. I denne statistikken er det et betydelig andel av ulykker med mindre skadeomfang som ikke er registrert, og man kan dermed gå ut ifra at tallet er en del høyere. Det tyder på at utbedringer av vegnettet og en bedre trafiksikkerhet kan frigjøre store summer for det norske samfunnet.

6. MÅL OG STRATEGI FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET I FLAKSTAD KOMMUNE

6.1 MÅLSETTING

I perioden 2021-2024 skal det ikke være noen drepte eller alvorlig skadde i trafikken i Flakstad kommune. Dette er i tråd med den utviklingen vi har sett i kommunen de fem siste årene med noen få, men alvorlige unntak.

Trafikksikkerhetsplanen skal være styrende for arbeidet med å legge til rette og skape et vidt samarbeid med trafikksikring i kommunen.

Trafikksikkerhetsarbeidet skal være særlig rettet mot atferd og holdninger i trafikkbildet. Å jobbe forebyggende vil være viktig for en helhetlig og positiv utvikling av et trygt og velfungerende trafikkbilde.

6.2 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, sykkelhjelm.
- 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 er godkjent som trafikksikker kommune.

7. KOMMUNALE TILTAK

I den Nasjonale tiltaksplanen (2018-2021) er det satt mål for tilstandsutvikling innenfor områder der tilstandsendringer er av vesentlig betydning for utviklingen i antall drepte og hardt skadde. Tilstandsmålene er satt innenfor 13 ulike innsatsområder.

I dette kapittelet har kommunen tatt utgangspunkt i den nasjonale tiltaksplanen for trafikksikkerhet, og fulgt opp 9 av de 13 innsatsområdene og prioritert disse i planperioden. Forebyggende tiltak er koblet direkte til innsatsområder, hvor de ansvarlige for å gjennomføre tiltak er presisert for en effektiv oppfølging av planen. Flere innsatsområder blir indirekte fulgt opp i tiltaksplan for fysiske tiltak. De fleste av disse tiltakene berører vegarealer som Flakstad kommune ikke forvalter, og kommunen må derfor jobbe systematisk opp i mot Fylkeskommunen og Statens Vegvesen for å få gjennomslag for de nødvendige trafikksikkerhetstiltakene som ønskes.

7.1 FOREBYGGENDE TILTAK

Tiltaksområde/trafikant	Tiltak	Ansvarlig	2021	2022	2023	2024
Fart	Kommunen som arbeidsgiver skal påvirke sine ansatte i tjeneste til å opptre med minst mulig risiko i trafikken.	Avd. leder	x	x	x	x
	Kommunen skal ha utarbeidet retningslinjer for tjenestereiser og forankret denne i alle sektorer.	Rådmann	x			
	Trafikksikkerhet skal være årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU).	AMU	x	x	x	x
	Kommunen, som kjøper av ulike tjenester, stiller krav til samarbeidspartnere om trafikksikker adferd. Disse innarbeides i anbudsdokumentene.	Avd. leder	x	x	x	x
	Kommunens ansatte gjennomfører e-læringskurs i trafikksikkerhet og HMS (utviklet på KS-læring plattform av Trygg Trafikk).	Rådmann	x	x	x	x
Rus	Kommunen skal arbeide aktivt for å forhindre at ansatte er påvirket av legal eller illegale rusmidler i tjenesten.	Rådmann	x	x	x	x
	Ved kjøp eller leasing av nye biler skal alkohol innarbeides som en del av anbudsgrunnlaget.	Avd. leder	x	x	x	x
Bilbelte	Kommunen skal alltid velge busser med 3-punktsbelte ved leie av busser til transport i regi av kommunen.	Rådmann				
	Kommunen har, i retningslinjene for tjenestereiser, en forventning om at alle kommunalt ansatte bruker bilbelte ved transport i tjeneste. Dette gjelder bil og buss.	Rådmann				
	Helsestasjonenes virksomhet skal ha økt fokus på temaet barn i bil og da spesielt at barna skal sitte sikret bakovervendt i bil til de er 4 år.	Helsesøster				
	Kommunen gjennom de kommunale barnehagene gjennomfører tiltak for å øke fokus på sikring av barn i bil (materieill / kampanje gjennom Trygg Trafikk)	Avd. leder	x	x	x	x
Barn	Barnehager og skoler skal i samarbeid med foresatte ha fokus på trafikksikkerhetsarbeid og forebygging av ulykker.	Avd. leder	x	x	x	x
	Kommunen skal gjennomføre vurdering av særlig farlig skolevei.	Rådmann	x	x	x	x
	Kommunen skal arbeide for trafikksikre soner rundt skolene (Hjertesone).	Rådmann				
	Kommunen skal begrense muligheten for å kjøre inn på skoleområder og i tilknytning til skoler.	Rådmann				
	Kommunen skal legge til rette for at flere kan sykle eller gå til skolen.	Rådmann				
	Den kommunale barnehagen skal være godkjent som Trafikksikker barnehage.	Avd. leder				x
	Kommunen skal påvirke til at alle de private barnehagene skal være godkjent som Trafikksikker barnehage.	Rådmann				x
	Skolene skal være godkjent som Trafikksikker skole.	Rådmann				x
	Kommunen skal påvirke private skoler til å få godkjenning som Trafikksikker skole.	Rådmann				x
	Skolene skal sørge for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i læreplanen.	Rektor	x	x	x	x
	Kommunen skal stimulere lag og foreninger til at alle barn til og fra fritidsaktiviteter sikres best mulig og at voksne som transportører kjører med lavest mulig risiko.	Rådmann	x	x	x	x
	Kommunen skal sørge for at ansatte i barnehager og skoler har tilstrekkelig kompetanse for å gjennomføre god trafikkopplæring i tråd med gjeldende rammeverk.	Avd. leder	x	x	x	x
	Kommunen skal stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet.	Rådmann				
Ungdom og unge førere	Kommunen skal sørge for at alle ungdomsskolene har nødvendig kompetanse for å tilby valgfaget trafikk på ungdomstrinnet.	Rektor				
	Kommunen skal tilby trafikal grunnkurs som en del av valgfag trafikk.	Rektor				
	Kommunen skal stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet.	Rådmann				
Eldre trafikanter / Trafikanter funksjonsnedsettelse	Kommunen skal legge til grunn universell utforming ved fysisk utforming av veier og gangfelt (og forlengelse av gangfelt) for å ivareta eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse.	Rådmann				
	Kommunen skal stimulere pensjonsforeningene til å integrere tema trafikksikkerhet i sin virksomhet.	Rådmann				
	Kommunen skal legge til rette for at eldre trafikanter får tilbud om oppfriskningskurset "bilfører 65+".	Rådmann	x	x	x	x
Gående / Syklende	Helsestasjonen, barnehagene og skolene skal årlig fokusere på betydningen av at syklister og fotgjengere bruker personlig verneutstyr i trafikken (sykkelhjelm, refleks)		x	x	x	x
Kjøretøyteknologi	Kommunen skal i anbudsreglementet, ved kjøp/leasing, legge inn krav om automatisk nødbrems, feltskiftevarsler og fotgjengervarsler.	Avd. leder	x	x	x	x
Systematisk TS-arbeid	Kommunen skal være godkjent som trafikksikker kommune	Rådmann				x
	Kommunen skal ha et system for registrering av saker til TSU	Formannskapet	x			

7.2 TRAFIKKSIKKERHETSTILTAK UTENFOR KOMMUNENS VEGAREALER

Kommunen som vegeier råder over en liten del av det totale vegnettet i kommunen. De mest trafikkerte vegene i kommune forvaltes av SVV og NFK, og er således der det er størst behov for tiltak. Dette fremkommer også tydelig i ulykkesstatistikkene i kapittel 5.2. Fysiske tiltak er delt opp i to lister der det synliggjøres hvem som har ansvar for hvilke vegeer og tiltak. Det som er vurdert til prioritert 1 er tiltak som er viktig for bosetting og tilrettelegging for tilflytting i kommunen, samt legge til rette for en trygg ferdsel for de mange som pendler og ferierer gjennom kommunen. Her trekkes spesielt frem G/S-veg mellom Ramberg og Jusnes. Gang og sykkelveg ble først regulert i 2009, men er fremdeles ikke realisert. Det er regulert et boligområde på Jusnes, hvor Statens Vegvesen har satt krav om rekkefølgebestemmelse som krever at det må være ferdig opparbeidet gang og sykkelforbindelse mellom Jusnes og Ramberg før man kan bygge bolig der. Det er opp til Statens Vegvesen å bygge G/S-veg langs E10, og er således SVV som er ansvarlig for at gang og sykkelvegen blir realisert. For kommunen er det viktig at man har mulighet til å bygge bolig i trygge omgivelser, og derfor er dette satt til høy prioritet. Kommunen skal i planperioden jobbe for at nødvendige tiltak prioriteres fra de som er ansvarlige for å gjennomføre tiltakene også.

Prioritering 1: Tiltak som generer og legger til rette for boligbygging og tilflytting, samt binder nærområder sammen med tryggere ferdsel for bilister, syklistene og fotgjengere.

Prioritering 2: Mindre/enklere tiltak som vil ha en tydelig tryggende effekt for myke trafikanter, tungtrafikk og bilister.

Prioritering 3: Tiltak som er ønskelig for å knytte bygder sammen, og legge til rette for tryggere og lettere ferdsel for myke trafikanter.

Tiltaksområde - Fysiske tiltak	Tiltak som FK skal jobbe for at blir prioritert	Ansvarlig
Riks- og Fylkesveg	Pri 1. G/S-veg Ramberg, (10-15 mill NOK)	SVV
	Pri 1. G/S-veg Nappskaret, Reguleringsplan	SVV
	Pri 1. Utbedring/Rassikring E10	SVV
	Pri 2. Overgangsfelt v/Ramberg Gjestegård	SVV
	Pri 2. Belysning v/overgangsfelt og bussholdeplasser	SVV, NFK
	Pri 2. Belysning Ramberg-Skjelfjord	SVV, NFK
	Pri 2. Utbedring av veg i Sund (Skolebakken)	NFK
	Pri 3. G/S-veg E10-Sund (FV7598), Reguleringsarbeid	NFK
	Pri 3. G/S-veg Ramberg-Skjelfjord (FV7592, E10), Reguleringsarbeid	SVV, NFK
	Pri 3. Skilting og merking av FV7708 (E10-kryss med Strandvegen)	SVV, NFK

7.3 TRAFIKKSIKKERHETSTILTAK PÅ KOMMUNALE VEGER

Flakstad kommune råder over mindre vegarealer, og på sikt vil noen av disse sannsynlig privatiseres. De vegarealer som kommunen forvalter er mindre trafikerte, og således er det ikke behov for de største tiltakene langs disse vegene. De tiltak som prioriteres i planperioden er viktige for trafikksikkerheten, og flere tiltak gjennomføres årlig eller ved behov. Det er også noen enkelttiltak som vil ha stor innvirkning på trafikksikkerhet, og som vil være realistisk å gjennomføre i løpet av planperioden.

Prioritet 1: Ferdigregulert kryss hvor det tidvis er stor pågang av tungtrafikk.

Prioritet 2: Små/enkle tiltak som har relativt stor effekt, samt oppgradering av en av de mer trafikkerte vegene som kommunen forvalter. Tilrettelegging for trafikkmengden.

Prioritet 3: Kartlegge behov og eventuell problematikk, samt synliggjøre rollen til eventuelt ny eier av veg som bli privatisert. Trafikksikkerhet må være god også etter at vegen bli privatisert

Tiltaksområde - Fysiske tiltak	Tiltak	Ansvarlig
Kommunale veger	Pri 1. Utbedre kryss mellom E10 og Sirilundvegen	FK
	Pri 2. Oppgradere veg til Flakstad kirke	FK
	Pri 2. Vintervedlikehold	FK
	Pri 2. Opprettholde vegstandard (hull, teler etc.)	FK
	Pri 2. Merke, skilte og informere ved snuplasser og parkeringsplasser	FK
	Pri 2. Vegetasjonsrydding	FK
	Pri 3. Oppgradere og kartlegge behov for TS-tiltak før privatisering.	FK

8. 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 2021 til og med 2024.

Enhetsledere har ansvaret for å innarbeide utgiftene innenfor eget budsjettområde.

9. 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 kommunestyret.

I utgangen av 2024 skal det foreligge vedtak av revidert/ny trafikksikkerhetsplan for neste periode.

10. INNSPILL – GJENNOMGANG OG KOMMENTARER

I arbeidet med planene er den lagt ut for innspill i to omganger; Først ved oppstart av arbeidet, og i etterkant av kommunens trafikksikkerhetsutvalg sitt vedtak av forslag til plan.

10.1 INNSPILL I FORKANT AV UTARBEIDELSE AV TSP

Det ble bedt om innspill i forkant av utarbeidelsen av planen slik at man skulle få en bred inkludering av innbyggere, bedrifter, øvrige myndigheter, samt forankre planen godt i administrasjonen.

NAPPSKARET, TUNELL

Det er kommet tre innspill på ny løsning av E10 gjennom Nappskaret. Det er ønskelig at vegen legges som tunell gjennom skaret, og at vegtraséen som går i dag blir benyttet til adkomst til boligfelt og skole. Farten nedsettes til 30 km/t. Det vises til krevende forhold over skaret på vinterstid, og trafikk i forbindelse med utsiktspunktet.

Kommentar: SVV har levert KVV for ny E10, og dette medgår ikke i planene som er lagt frem. Tiltaket slik det er lagt frem i innspillet vil tilrettelegge og frigjøre større deler av Napp, slik at det kan etableres nye boligfelt. Det holder på å reguleres ny skole i området, og således vil mindre trafikk i området være positivt for disse planene. Mindre trafikk og bedre muligheter til å etablere boligfelt i nær tilknytning til skolen som planlegges vil være en gunstig løsning og tilrettelegge for vekst på Napp. Planprogrammet for ny E10 legges ut på høring i løpet av 2020. Innspillet tas ikke til følge ved denne planperioden, men tas til etterretning.

GATELYS OG UTBEDRING AV VEG, SUND

Innspill i området Sund går på gatebelysning i vegkrysset ved E10 og Fv 810. Det påpekes her at det spesielt ved vinterføre og mørketid kan være et krevende kryss som kommer brått på. Det er også ønskelig med belysning fra Bulia til Skjenfjorden da det ferdes myke trafikanter langs vegen her.

«Skolebakken» er bratt og uoversiktlig. Det er mye tungtrafikk på fv 810 i forbindelse med næringen i bygda, og dette medbringer et ønske om mer oversiktig og bedre vegforhold. Det foreslås å rette ut den øverste svingen slik at en får mer oversikt i bakken. Det er også et ønske at det etableres G/S-veg fra E10 inn til Sund.

Strekningen mellom museet i Sund og Blomsterøya er preget av mye tungtrafikk, og smal veg. Det er ønskelig for beboerne langs denne strekningen at vegen utbedres da det ikke er plass til myke trafikanter. Vegen går i tillegg helt inntil boligene som ligger der.

Kommentar: Innspillet tas delvis til følge.

TILTAK MOT PARKERING PÅ YTRESAND

Det er kommet innspill på parkeringsproblematikk ved snuplassen på Ytresand. En følge av villparkering og camping i området med parkeringsforbud har ført til at skolebussen har måttet rygge nærmest 1 km for å kunne snu. Det er ytret bekymring over at vegen er smal og delvis uoversiktig, samtidig som det bor barn i området.

- Oppmerke parkeringsplasser som ligger utenfor snuplassen.
- Tydelig informasjon om antall parkeringsplasser.
- Merke i vegbanen at det er parkering forbudt på snuplassen.

Kommentar: Innspillet tas delvis til følge. Det fremstår som enkelt og effektivt tiltak å tydelig markere oppstillingsplassene som er der.

INNSPILL PÅ G/S-VEG OG LAVERE HASTIGHET GJENNOM RAMBERG

Det fremmes et ønske om at G/S-veg mellom Ramberg og Jusnes skal ferdigstilles. Det fremheves også et ønske om at fartsgrensen gjennom Ramberg burde nedsettes til 30 km/t.

Kommentar: Innspillet tas delvis til følge. G/S-veg på Ramberg prosjekteres, og er høyt på prioriteringslisten. Det vil arbeides for at ansvarlig myndighet gjennomfører tiltaket i løpet av planperioden. Når det gjelder fartsgrenser er dette noe som settes ut ifra nøye vurderte kriterier som reguleres av SVV.

INNSPILL V/BARNAS REPRESENTANT

Det er kommet et generelt innspill på ivaretagelse av barn og unge i trafikkbildet, og særlig opp imot skoleveg. Det oppfordres til en tilrettelegging slik at barn og unge som er innenfor en radius til skolen på 4 km, kan gå/sykle trygt frem og tilbake. Presiseres at det er viktig å medregne skolen i Nappskaret som er under regulering.

Det trekkes frem at det er viktig at fotgjengeroverganger blir godt belyst, og at det burde vurderes nødvendigheten av fartsdumper gjennom bygdene for å sikre at bilister holder lav hastighet.

Kommentar: Innspillet tas til orientering.

INNSPILL V/UNGDOMSRÅDET

Fremmet ønske om G/S-veg gjennom Ramberg, og at vegstrekningen mellom Ramberg og Skjelfjord blir belyst. Det trekkes frem at ungdommer ved flere anledninger har tatt taxi fremfor å gå/sykle på denne strekningen ettersom det føles utrygt å ferdes langs vegen. Barn og unge føler seg ikke trygge når de ferdes til og fra skoleområdet, butikk eller kunstgressbane.

Ungdomsrådet er også pådriver for forebyggende tiltak. Deriblandt sykkelopplæring og reflekskampanje.

Kommentar: G/S-veg gjennom Ramberg er under arbeid, og er høyt på prioriteringslisten. Belysning mellom Ramberg og Skjelfjord er et godt tiltak som legger opp til økt aktivitet hos barn og unge. Innspillet tas til følge.

INNSPILL V/FLAKSTAD ELDRERÅD

Det er fremmet innspill med en rekke tiltak som begrunnes med en uro for den økende trafikkmengden og mangel på tiltak som imøtekommer utviklingen. Det er ønskelig med G/S-veg på generell basis i hele kommunen, men fremhever G/S-veg gjennom Ramberg. Ønsker at fartsgrenser gjennom tettbebygde strøk settes ned til 50 km/t. Det er ønskelig at E10 utbedres og faktisk har standarden som burde kreves av en eruopaveg. Parkeringsproblematikken på Fredvang trekkes frem, og det er ønskelig at det etableres en parkeringsløsning som hindrer villparkering på vegen ut mot Krystad. I Kilan er det ønskelig at vegbredden utvides slik at man blir kvitt noen «flaskehals» på E10. Holdningsskapende opplæring i skoler og barnehager trekkes frem som viktige punkter, samt praktisk opplæring vedrørende sykkel og refleks.

Kommentar: Det trekkes frem og vises til viktige punkter som berører flere tiltak som er inkludert i handlingsplanen – både fysiske tiltak og forebyggende tiltak. Innspillet tas til følge.

10.2 INNSPILL ETTER HØRING

Forslag til trafikksikkerhetsplan ble lagt ut på høring etter behandling hos trafikksikkerhetsutvalget, og ved fristen utgang var det kommet to innspill. Nordland Fylkeskommune v/NFTU og Krystad/Fredvang bygdelag kom med innspill som er tatt til følge. Det kom også et innspill etter fristens utgang.

INNSPILL V/NFTU

NFTU påpeker at det er positivt at planen følger malen som Trygg Trafikk har utarbeidet. Det påpekes at planens disposisjon fremstår som litt rotete, og at man ved å slå sammen kapitlene som omhandler tiltak vil få en bedre plan. Samtidig oppfordres det til å synliggjøre ansvaret for de ulike tiltakene, samt prioritere tiltak som er realistiske å gjennomføre innen planperioden. Til slutt oppfordrer NFTU om at kommunen bør arbeide for å bli godkjent som «Trafikksikker kommune».

Kommentar: Innspillet tas til følge. Kapitler som omhandler tiltak er slått sammen til et kapittel, samt at oversikten over tiltakene er inkludert i en felles tabell. De tiltak som gjelder vegarealer hvor kommunen ikke har myndighet er satt i en egen tabell, hvor det presiseres at dette er tiltak som kommunen skal jobbe for å få prioritert fra øvrige myndigheter. Tiltak på kommunens egne vegarealer er satt i en egen tabell.

INNSPILL V/FREDVANG OG KRYSTAD BYGDELAG

Innspillet tar først for seg ordlyden og formuleringer rundt beskrivelsen av problematikken på Fredvang. Et konkret forslag til tiltak er skilting langs Strandvegen. Etter avkjøring fra E10 i Finnbyen blir den fylkeskommunale veien smalere, uten at dette er merket med skilting. Det fremmes også et behov for gang- og sykkelveg fra E10 og innover mot Fredvang. De stiller også spørsmål ved tidligere innspill vedrørende parkering på Ytresand. Det fremmes spørsmål om det ikke skal stenges permanent for parkering, fremfor en tilrettelegging og merking av eksisterende parkering.

Kommentar: Innspillet tas delvis til følge. Ordlyd endres og gir et bedre bilde av problematikken på Fredvang. Skilting av Fv 7708 legges inn i tiltaksplanen, og kommunen vil arbeide for å få dette gjennomført. Når det gjelder fjerning av muligheten for å parkere på Ytresand er dette ikke ønskelig. Området brukes til rekreasjon og ved å fjerne muligheten for å parkere der, vil det trolig forverre situasjonen. Det fremstår som mer hensiktsmessig å merke opp eksisterende plasser og å informere hvor man kan stå.

INNSPILL ETTER FRIST V/TROND LOHNE

Det er mottatt et innspill 1,5 uke etter fristens utløp. Denne går i all hovedsak ut på den generelle besøksforvaltningen som det arbeides med på Fredvang. Innspillet bunner ut i noen konkrete tiltak hvor noe allerede er integrert i planen eller inngår i et midlertidig prøveprosjekt. Tiltak som trekkes frem er: Torsfjord-parkeringen må stenges, oppmerking av p-plass på Ytresand, skilting til et planlagt besøkssenter, opprettholdelse av politisk vedtak vedrørende parkering på dyrket mark, og skilting langs fylkesvegene.

Kommentar: Innspillet tas til orientering. Noe fremstår som privatrettslig, og ikke noe som bør forankres i kommunens TSP. De konkrete forslagene om skilting tas til orientering, men regulering av fart er noe som gjøres etter nøye vurderte kriterier av SVV. Resterende er inkludert i plan eller midlertidige prosjekt.