

TRAFIKKSIKKERHETSPLAN

FOR

LURØY KOMMUNE

2019 – 2024



Innhold

1.	INNLEDNING	4
2.	NASJONALE OG REGIONALE FØRINGER	4
2.1.	Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering	4
2.2.	Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029	4
2.3.	Barnas transportplan	5
2.4.	Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021	5
2.5.	Folkehelse og trafikksikkerhet	5
2.6.	Nordland Fylkeskommune: Kilder og livskvalitet – Regional folkehelse plan i Nordland (2018-2025)	5
2.7.	Regional Transportplan Nordland 2018–2029	6
2.7.1.	"Fra kyst til marked" - handlingsprogram 2018 -2021	6
3.	LOKALE FØRINGER FOR PLANARBEIDET	6
3.1.	Samfunnsdelen kommuneplan Lurøy vedtatt den 07.10.2015	6
3.2.	Arealdel kommuneplan for Lurøy 2006-2016	7
3.3.	Folkehelseplan, vedtatt den 10.12.2014	7
4.	HOVEDPROBLEMSTILLINGER I PLAN OG UTREDNINGSBEHOV	7
5.	REGISTRERINGER OG PROBLEMANALYSE	7
5.1.	Mål	9
6.	Trafikkopplæring i skoler og barnehager	9
6.1.	Definisjon	9
6.2.	Dagens situasjon	10
7.	Barnehagene i Lurøy – Opplæring	10
8.	Grunnskolene i Lurøy – Opplæring	11
9.	Trafikkopplæring for eldre trafikanter	13
9.1.	Definisjon	13
9.2.	Dagens situasjon	13
9.3.	Målsetting	13
9.4.	Strategier	13
9.5.	Ansvarlig	14
10.	Adferd og holdninger, informasjon og kontrolltiltak	14
10.1.	Definisjon	14
10.2.	Dagens situasjon	14
10.3.	Målsetting	14
10.4.	Strategier	15
10.5.	Ansvarlig	15
11.	Lokale fysiske trafikksikkerhetstiltak	16
11.1.	Definisjon	16
11.2.	Dagens situasjon	16
11.3.	Målsetting	16
11.4.	Ansvarlig	16
11.5.	Tiltak	16
11.5.1.	Utbedring og omlegging av veier	16
11.5.2.	Gang eller Gang/Sykkelveg	18
11.5.3.	Autovern	19
11.5.4.	Busskur	19
11.5.5.	Finansiering	20
12.	OPPSUMMERING AV ALLE FYSISKE TILTAK I PLAN	20
12.1.	Gang og gang-sykkelveier	20
12.2.	Busskur	21
12.3.	Fartsreducerende tiltak (handlingsplan, skilting, fartsdumper, kontrolltiltak)	21
12.4.	Utbedring av veier	21

12.5. Autovern	21
12.6. Skilting	21
13. ANDRE TILTAK PÅ FYLKESVEI	21
14. AVSLUTNING	22
14.1. Administrative og budsjettmessige konsekvenser	22
14.2. Evaluering/Ny plan	22
14.3. Gjennomført i periode 2012-2018 av opprinnelig plan	22
14.4. Oversikt over alle tiltak med finansieringsplan (kommunal egenandel i parentes)	23

1. Innledning

Nordland Fylkeskommune krever at søknader om tildeling av fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler skal være forankret i en kommunal trafikksikkerhetsplan, og at prosjektene det søkes om skal være tilstrekkelig dokumentert/bekreftet.

Planprogram Lurøy kommune vedtatt 28.06.2017 sier at Trafikksikkerhetsplan skal rulleres i 2018. Den opprinnelige trafikksikkerhetsplan ble utarbeidet i 2012 og er et resultat av relativt omfattende administrativ prosess og påfølgende politisk behandling. Vår 2017 kjørte kommunen en mindre omfattende prosess med hensikt å prolongere gyldighet av trafikksikkerhetsplanen frem til 2019.

Høst 2018 startet Lurøy kommune prosess revisjon trafikksikkerhetsplan. Oktober 2018 ble det meldt planoppstart og høring planprogram. Kommunen fikk innspill fra både regionale og kommunale høringsparter. På grunn av tidspress, velger kommunen å gjøre mindre omfattende revisjon av gjeldende trafikksikkerhetsplan enn planlagt opprinnelig. Det ble utarbeidet et nytt planforslag som legges ut på offentlig høring.

2. Nasjonale og regionale føringer

2.1. *Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering*

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

Hovedinnretningen på meldingen er derfor å belyse tverrsektorielle utfordringer og behov i trafikksikkerhetsarbeidet, og bidra til bedre overordnet forankring og økt samordning av den framtidige innsatsen.

I stortingsmeldingen presenterer regjeringen seks satsningsområder:

- Forankring av tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid 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

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

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

2.3. 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 trafikksikkerheten 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.

2.4. Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021 er utarbeidet av Statens vegvesen, politiet, Helse- og omsorgsdepartementet, 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.

2.5. 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 tversektorielle samarbeidet for å forebygge ulykker. Det er viktig at kommunen integrerer det ulykkesforebyggende arbeidet generelt, og trafikksikkerhetsarbeidet spesielt i sitt folkehelsearbeid

2.6. Nordland Fylkeskommune: Kilder og livskvalitet – Regional folkehelse plan i Nordland (2018-2025)

I den regionale folkehelseplanen kommer trafikksikkerhet inn som et forebyggende tiltak. I kapittel 5, *Barn og ungdom*, presiseres det at barnehager, grunnskoler og videregående skoler har et særlig ansvar for å fremme en helhetlig læring som bidrar til både fysisk, psykisk og sosial helse. Et av tiltakene i planen er å arbeide for at skoler, barnehager og kommuner er trafikksikre.

2.7. *Regional Transportplan Nordland 2018–2029*

Visjon og mål

Nullvisjonen er styrende for utformingen av handlingsprogrammet for trafiksikkerhet. Hovedmålet i Regional Transportplan følger Nasjonal Transportplan om 26 eller færre hardt skadde og drepte i trafikken i Nordland innen 2024. Det tverrsektorielle samarbeidet er essensielt for å kunne nå dette målet.

Hovedutfordringer i Nordland fylke

Ulykkesutviklingen i Nordland viser en positiv trend med færre hardt skadde og drepte over tid på tross av økende trafikkmengde, men hver ulykke er en for mye. De vanligste ulykkestypene er utforkjøringsulykker og møteulykker, og det er de unge (mellom 16-25 år) som er mest utsatt for ulykker. Antall viltpåkjørslar langs fylkets veger og jernbane er for høyt og skaper både materielle skader, personskader, utrygghet for trafikantene og lidelser for viltet. Flere ulykker med gående og syklende har vært fremtredende de seneste årene, men registreringen av slike ulykker inneholder store mørketall. Trafiksikkerhetsarbeid rettet mot utsatte grupper er viktig, spesielt opp mot myke trafikanter. En kombinasjon av organisatoriske, trafikantrettede og fysiske tiltak er nødvendig for å sikre nedgang av antall hardt skadde og drepte.

2.7.1. "Fra kyst til marked" - handlingsprogram 2018 -2021

Kapittel 4 i handlingsprogrammet i Regional transportplan Nordland påpeker det felles ansvaret vi har for trafiksikkerheten. Det påpekes at både kommunene og fylket har ansvar for trafiksikkerheten på alle sine områder, og for å kunne nå nullvisjonen, må man jobbe tverrfaglig og strukturert.

Delmål:

- Det systematiske og organisatoriske trafiksikkerhetsarbeidet skal styrkes
- Det skal satses mer på opplæring og holdningsskapende arbeid for alle trafikantgrupper
- Det skal etableres flere fysiske anlegg som bedrer trafiksikkerheten

3. Lokale føringer for planarbeidet

3.1. *Samfunnsdelen kommuneplan Lurøy vedtatt den 07.10.2015*

Visjon:

Å SKAPE GODE OPPVEKSTVILKÅR FOR INNBYGGERNE I LURØY BYGD PÅ KVALITET, TRYGGHET OG TRIVSEL!

Mål: Lurøy skal være en god og **trygg** kommune å bo i for alle våre innbyggere

Strategier

- Arbeide for utbedring av veinett, blant andre: FV 12 (Bustneslia), FV 17 (Kilboghamn - Røytnvik) og FV 439 (Tonnes - Eidhaugen).
- Sikkerhetstiltak utføres i henhold til gjeldende trafiksikkerhetsplan.
- Utarbeiding av vedlikeholdsplan for kommunal vei ivaretar systematisk forbedring av eksisterende veinett.

3.2. *Arealdel kommuneplan for Lurøy 2006-2016*

3.3. *Folkehelseplan, vedtatt den 10.12.2014*

4. Hovedproblemstillinger i plan og utredningsbehov

Planen skal på bakgrunn av faglige utredninger og vurderinger prioritere hvilke fysiske og ikke-fysiske tiltak som skal iverksettes.

For å kunne utarbeide en trafiksikkerhetsplan er det behov for mer kunnskap om lokaltrafikkale utfordringer. Ved revisjon av plan legger kommunen til grunn både ulykkestall, egne data, innspill fra regionale, kommunale og private parter.

5. Registreringer og problemanalyse

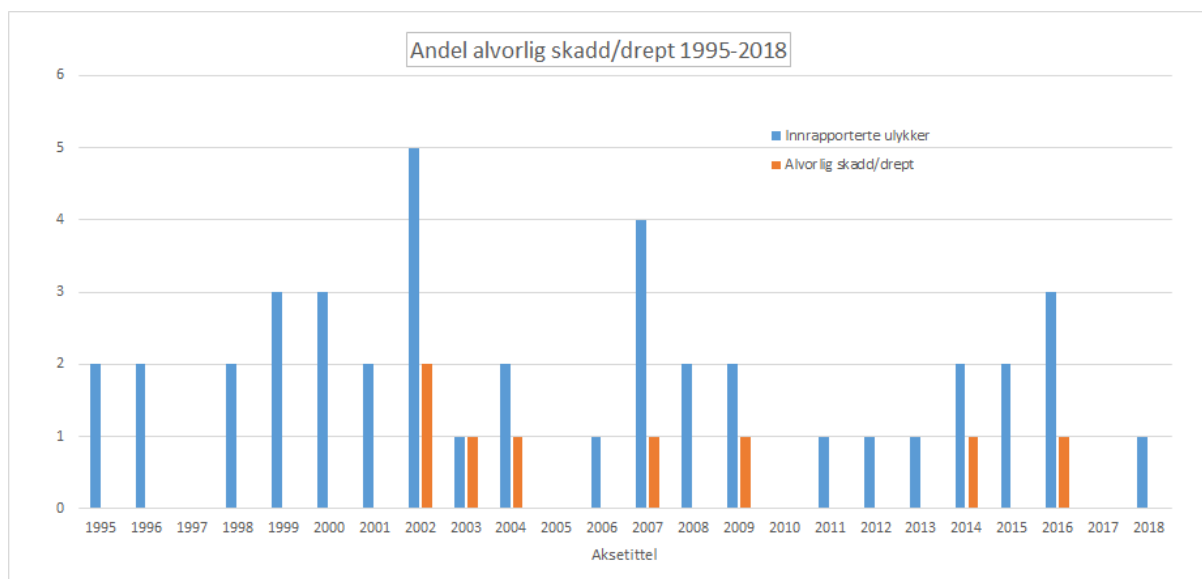
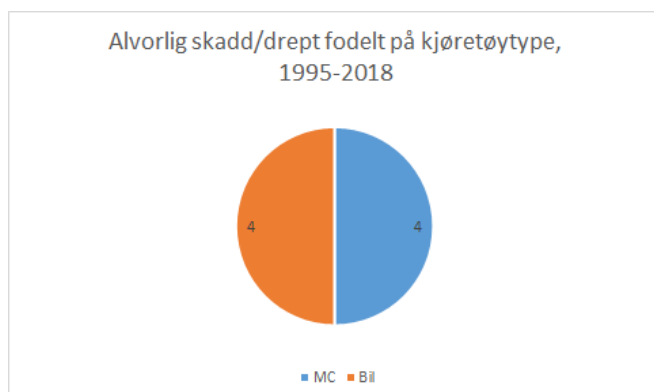


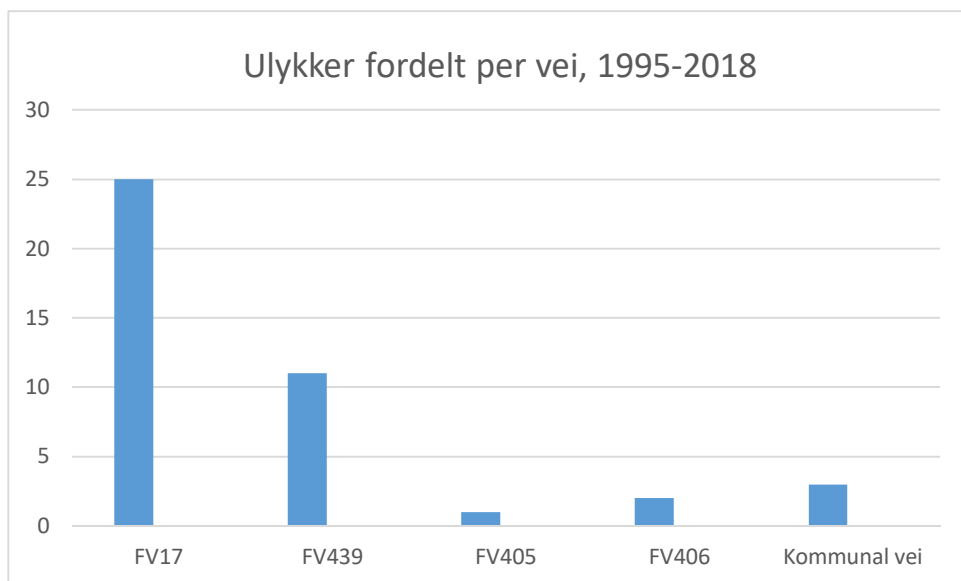
Diagram ovenfor viser årlig antall ulykker i Lurøy kommune i periode fra 1995 til 2018 og andel av alvorlig skadd/drept. Det er vanskelig å se hvilken som helst mønster eller tendens i ulykkestatistikken.

Det er ikke så mange motorsykler på norske veier, eller veier i Lurøy kommune. Derfor er biler involvert i de fleste ulykkene. Derimot, ut av total antall hard skadde/drepte, er det like mange motorsyklister som bilister (se diagram nedenfor).



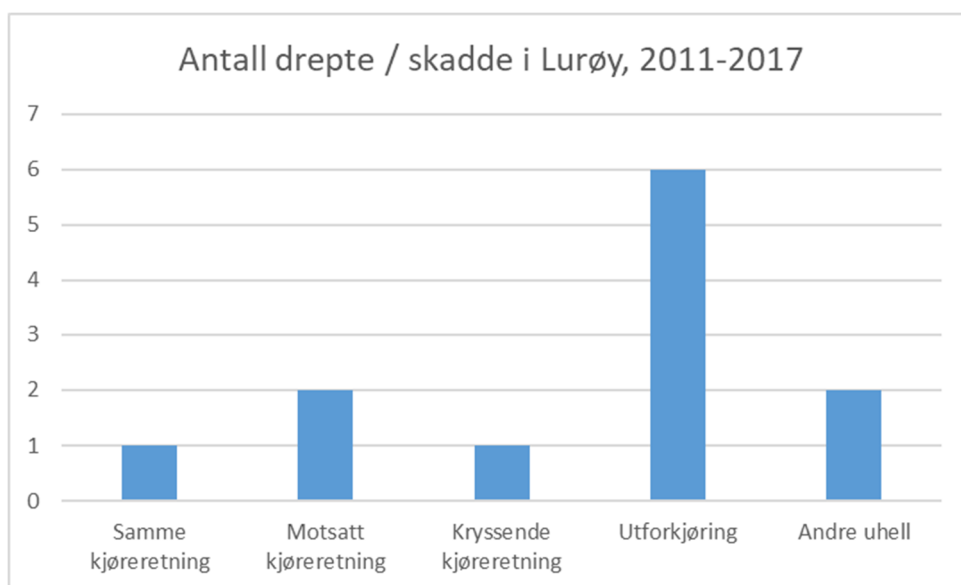
Statistisk sett er det mye farligere å kjøre motorsykkel enn bil, men kommunen kan vanskelig gjøre så mye med dette.

Hvis man ser på hvilken vei har skjedd flest ulykker, så skyller FV17 på Lurøy innland seg ut med flest ulykker. Denne veien forbinder Lurøy med Rana og har den lengste 80 sone i hele kommunen.



Kilde : Statens vegvesen

Hvis man ser på ulykkestyper med størst skadegrad, så er den vanligste ulykkestypen utforkjøring.



De fleste ulykker har skjedd på FV17 (Sila – Eidhågen) og FV439 (Eidhågen – Tonnes). Det har ikke skjedd ulykker i Onøy/Lurøy og på Sleneset. Det kan hende, at mindre ulykker der ingen personer ble skadet ikke er innrapportert.

Bare 3 ulykker er registrert på kommunal vei siden 1995. Alle andre ulykkene skjedde på fylkesveier. MC er ofte involvert i ulykker, og skadenivå er som regel høyere enn ved bilulykker.

2 personer ble hard skadd i periode 2010-2018 i 2 forskjellige ulykker. Den ene er bilulykke der en bil kjørte utfor FV17, den andre er MC ulykke der motorsykkel kjørte utfor kommunal vei på Lovund.

Risikoområder

Tall fra transportøkonomisk institutt (TØI), viser at områder i umiddelbar nærhet av skole/barnehage, fotgjengerfelt og trafikkareal der tung og lett transport kombineres er de feltene der de alvorligste ulykkene oppstår. Dette dreier seg om dødsulykker og ulykker med alvorlige personskader. Dette er grensesnitt mellom bilister/myke trafikanter, områder skoler, barnehager, butikker, områder der folk oftest krysser vei, osv.

Til tross for at statistikken viser at de fleste ulykker skjer på fylkesveier, er det for kommunen hensiktsmessig å satse på ulykker med størst personskadepotensial. Kommunen bør også prioritere områder der kommunen har størst mulighet til å påvirke.

Påkjørsel av dyr

Et annet område som burde gis prioritering til, er påkjørsler av husdyr, rein og vilt. Det er relativt mye landbruk i kommunen. Dyr beites ofte i områder langs veiene og det hender at husdyr (oftest sauer) havner på veien. Det blir påkjørt sauer nesten hvert år.

Rein ferdes langs veiene ofte og det kan potensielt skje ulykker.

Elg blir påkjørt i kommunen også neste hvert år. Hvis ingen mennesker blir skadet i ulykken, havner ikke ulykkes data med i statistikken. Påkjørsler av dyr skjer oftest på fylkesveier.

Det er kjempe viktig arbeid som Statens vegvesen utfører hvert år ved å rydde vegetasjon langs fylkesvei. Når mesteparten av all vegetasjon på Fylkeskommunen/Statens vegvesen sin eiendom er fjernet, forbedrer dette sikt for bilistene og samtidig trafiksikkerhet.

5.1. Mål

Resultatmål:

Planen skal gi forutsigbare rammer for trafiksikkerhetsarbeidet i kommunen og til enhver tid synliggjøre hvilke innsatsområder som har høyest prioritet.

Effekt mål:

Planen skal synliggjøre behov for bygging av gang- og sykkelveier, fartsreducerende tiltak og generell tilrettelegging for myke trafikanter. Planen skal bidra til opplæring og informasjonsdeling slik at arbeidsgivere, skoler og barnehager kan rette spesielt fokus på trafiksikkerhet i sin daglige drift.

6. Trafikkopplæring i skoler og barnehager

6.1. Definisjon

Denne delen omhandler all trafikkopplæring og holdningsskapende arbeid i våre barnehager og grunnskoler. Det dreier seg også om skoleveien for alle kommunens 6-åringer, fra de forlater huset heime til de kommer frem til skolen og retur.

6.2. Dagens situasjon

Lurøy har 1 barnehage, 1 skole og 5 oppvekstsenter med ca 100 barn under skolealder og ca 200 elever.

Barnehagene og skolene er kommet ulikt i trafikk sikkerhetsarbeidet, og det er et behov for å kvalitetssikre trafikkopplæringa gjennom lokale planer. En del av elevene følger skoleskyss til og fra, men det er også mange som må gå langs offentlige veier frem til skolen eller må vente på buss ved fylkesveien. Vi har også skolebarn som trafikkerer til og fra skolen med båtskyss.

Problemområder kan være:

- av- og påstigning av buss ved transport til/fra skolen
- kaotiske forhold utenfor skolen ved bringing og henting
- skoleveien er dårlig tilrettelagt for trygg og sikker skolevei for de som går eller sykler

Disse problemene med barn i trafikken, er i noen grad sammenfallende med alle årskull i

Lurøyskolene.

7. Barnehagene i Lurøy – Opplæring

I barnehagen skal barna få gode opplevelser og kunnskaper i forhold til sitt nærmiljø. Dette kan bl.a. oppfylles ved at barna får kjennskap til den trafikken de ferdes i til daglig. Selv om barn kan gjengi trafikkreglene, fører ikke dette nødvendigvis til endret oppførsel i trafikken. Vi oppnår best resultat ved å arbeide med både kunnskapsmål, holdningsmål og ferdighetsmål. Mange hverdagssituasjoner kan være et godt utgangspunkt for arbeidet, for eksempel når barnehagen er på tur, barnas opplevelse til og fra barnehagen eller lignende. Bruk av refleks kan knyttes f.eks. til turgåing og lek. Ved å gå tur i lag med voksne kan barn også lære å gå den rette siden av veien, å bruke høyere og venstre, å se til begge sider når før krysser veien. Større barn lærer å bruke hjelm under sykling. De aller største barn diskuterer i barnehagen om bruk av trafikkregler og lærer å bruke trafikkreglene mer bevist.

Trafikksikkerhet bør vektlegges i barnehagenes årsplaner.

Alder	Mål	Tiltak	Tid
3-6 år	Lære hvordan vi går og oppfører oss i trafikken	Turer i nærmiljøet. Lære å gå langs trafikkert vei	Hele året
3-6 år	Bli sett i trafikken. Bruke refleks	Samtale og demonstrasjoner av refleks.	Høst
3-6 år	Hvor skal vi gå og hvor skal vi leke? Lære barna trafikkskilt	Turer i nærmiljøet. Ski/aking. Vise, tegne og henge opp de vanligste trafikkskiltene.	Hele året Vinter
4-6 år	Lære barna trafikkskilt	Vise, tegne og henge opp de vanskeligste trafikkskiltene	Hele året
3-6 år	Sikring av barn i bil	Tema i foreldremøte	September

8. Grunnskolene i Lurøy – Opplæring

Gjennom trafikkopplæringen i grunnskolen skal elevene oppøve praktiske ferdigheter, samtidig som de skal få utviklet en mer teoretisk forståelse av hvordan trafikken fungerer. De må lære å innordne seg et komplisert system av regler og symboler, og de skal utvikle evnen til å vurdere, tolke og forstå forskjellige situasjoner. Opplæringen skal også bidra til at elevene får muligheten til å reflektere over sine egne erfaringer i trafikken, og å se kritisk på forhold som de ønsker å få forandret.

Kunnskapsløftet legger et godt grunnlag for trafikkopplæring i grunnskolen. Emnet er spesifikt nevnt i flere fagplaner, bl. annet naturfag og kroppsøving. I kroppsøving fra 4. trinn begynner barn å lære trafikkregler for fotgjengere og syklist. Fra 7. trinn praktiserer barn bruk av sykkel som framkomstmiddel. I 10. trinn gjør barn greie for hvordan trafiksikkerhetsutstyr hindrer og minsker skader ved uhell og ulykker.

Kunnskapsløftet være et supplement til den oppdragelsen barna får hjemme. Det er foreldrene som best kjenner barnas nærmiljø, hvilke lekemuligheter barna her ute har, hva slags fritidsaktiviteter de er mest engasjert i og hvordan skoleveier er.

Den organiserte og systematiske trafikkopplæringen elevene får på skolen, skal utfylle og forsterke den individuelle veiledningen barna får hjemme. Samarbeid om innholdet i trafikkopplæringen er viktig, slik at man kan arbeide seg fram til felles normer og avklare hvilke forventninger man har til hverandre.

Klasse	Mål	Tiltak	Tid
1.-2.	Bli kjent med skoleveien	Trene på å gå og krysse langs vei	August-September
1.-2.	Buss Refleks	Hvordan opptrer vi ved på/avstigning på skolebussen. Refleksdemonstrasjon sammen med bussjåfør og politiet	Oktober
3.-4.	Trygg i nærmiljøet	Trene på å ferdes trygt i nærmiljøet	September-Oktober
3.-4.	Trygg om vinteren Trygg i mørket	Studere trafikkforhold om vinteren Forsøk med refleks i mørket	November
3.-4.	Lære enkle trafikkregler og trafikkskilt		Mai-Juni
5.-7.	Trygg på sykkel (evt. Sykkelreglement)	Sykelknappen (Trygg Trafikk) Vedlikehold av sykkel (Politi)	Mai-April
5.-7.	Lære om trafikkregler og skilt		Vinter
8.-10.	Holdninger i trafikken Ung i trafikken	Temaopplegg sammen med politiet Ta vare på egen sikkerhet i bil	April-Mai
8.-10	Trafikk og forsikring	Temaopplegg i samarbeid med Forsikringsforbundet/forsikringselskap	April-Mai
8.-10	Bil og miljø	Tema og prosjektarbeid	Hele året
Felles 1.-4.	Å reise med båt	Lokalt tiltak for kretsen	Hele året

Felles 5.-7.	Trafikketelling	Elevrådet Statistikk offentliggjøres i skoleavisa	Årstidene
Felles 8.-10.	Trafikktelling	Elevrådet Statistikkgrunnlag for norsk (foredrag)	Årstidene

9. Trafikkopplæring for eldre trafikanter

9.1. Definisjon

Denne delen omhandler all trafikkopplæring og holdningsskapende arbeid for eldre trafikanter.

9.2. Dagens situasjon

Innsatsområdet omhandler de eldre trafikkantene i kommunen. Eldre personer er en økende gruppe motoriserte trafikanter, både i bil, på moped og/eller de får sin egen mopedbil. Etter hvert som de blir eldre kan manglende hørsel, syn, trafikk mestring m.m. gjøre sitt til at de ofte blir sittende hjemme isteden for å røre på seg. Med trafikkopplæring kan de føle seg tryggere når de er ute.

Her vil ofte trafikkopplæring og/eller et oppfriskingskurs gjøre sitt til at de vil føle seg tryggere og bruke tilgjengelig kjøretøy både bedre og oftere. Mangelfull og/eller dårlig merking av veikanter (hvit stripe), mangelfullt autovern og dårlig/mangelfull veibelysning, vanskeliggjør de eldres mulighet til å ferdes trygt i dårlig lys eller mørke. Problemområder kan være

- førere av mopedbil. har ofte mangelfull opplæring før de kjører ut i trafikken.
- Dårligere trafikk mestring gjennom aldersproblemer og mangelfull kunnskap

Disse problem i sammenheng med å ferdes i trafikken, er som nevnt i noen grad sammenfallende med økende alder.

9.3. Målsetting

Lurøy kommune vil bidra til å gi våre eldre en trygg og sikker bruk av veinettet, uten fare for liv og helse. Dette vil vi gjøre gjennom å øke de eldres ferdigheter i trafikken - å drive holdningsskapende arbeid mot eldre og trafikk - å få en forståelse om hvilket ansvar en må ta for seg selv og sine medtrafikanter

9.4. Strategier

Sikre gode og trygge trafikanter gjennom nødvendig opplæring og kurs av eldre brukere av motorkjøretøy på veinettet. Kurs og opplæring skal foregå kretsvis i løpet av planperioden, i noen grad ut fra innmeldte behov.

9.5. Ansvarlig

Det er viktig at her skjer en samhandling av tilgjengelige ressurser, dersom resultatene skal bli som forventet. Både kommunen ved eldreråd, Statens vegvesen, hjelpemiddelsentralen og politiet må være opptatt av å sikre denne opplæring for eldre kjørende. Pådriver og hovedansvarlig for disse tiltak må dog tilligge det kommunale eldreråd.

Lurøy kommune foreslår derfor følgende under punktet tiltak:

Tiltak	Ansvarlig	Tidsrom	Kostnad/år
Bilfører 65+ (kurs en gang pr. år)	Eldrerådet/Statens Vegvesen	Planperioden	Tilskudd (kr. 15000), egenandel eventuell støtte fra eldrerådet
Ferdighetsopplæring på «mopedbil» (Kretsvisesamlinger)	Hjelpemiddelsentralen, evt. Lokal opplæring	Planperioden	Selvkost, evt. Med støtte fra eldreråd i kommune og fylke (leie av møterom og bevertning)
Trafikkopplæring (Kretsvisesamlinger)	Politiet	Planperioden	Selvkost, evt. Med støtte fra eldrerådet (leie av møterom og bevertning)

10. Adferd og holdninger, informasjon og kontrolltiltak

10.1. Definisjon

Dette vil i hovedsak gjelde arbeidet som utføres i barnehager og skoler. Lensmannsetatens og/eller politiets oppgave og ansvar og vil innebære kontroll med enhver form for trafikk. Når det gjelder de minste, barn og ungdom, vil det også være viktig med litt kontrollerende adferd fra foresatte og ansatte i skoler og barnehager. I noen grad omfatter dette også de eldre brukere av kjøretøy. Det påhviler også helsesøster et spesielt ansvar, når det gjelder gravide og spebarn/barn under skolealder.

10.2. Dagens situasjon

En stor del av kommunens adferds- og holdningsskapende tiltak utføres i barnehager og skoler. Tiltakene her er omhandlet i hovedsak under punktet "Trafikkopplæring i skoler og barnehager". Den kontroll som i dag utføres foregår hovedsakelig av ansatte ved lensmannsetaten, og omfattes av farts- og promillekontroll. Det ville i tillegg være ønskelig med en del andre kontrollformer hvor flere aktører kan kontrollere eller rettlede : - adferdskontroll (skal rette seg mot gående og syklende så vel som mot førere av motorkjøretøy - Vernekontroll (særlig aktuell i forhold til de minste, idet å gi dem gode holdninger til trafikk som de så kan ta med seg når de blir større) - Promillekontroll (av lensmannsetaten/politiet må foretas på uforutsigelige steder og tider - Fartskontroll (UP opptrer i hovedsak på Fv 17, men slike kontroller bør også i noen grad bli foretatt på bygdeveier, hvor det meste av vårt veinett er

10.3. Målsetting

Gjennom tverretattlig engasjement og god dialog med trafikantene, skal en skape gode holdninger for trygg og sikker adferd i trafikken. Fra lensmannsetaten og kommunens side, ønsker en å oppprioritere ikke-fysiske tiltak som kan gi de

største forbedringer totalt sett trafikksikkerhetsmessig, selv om de fysiske tiltakene også vil være med å redusere risikoen for trafikkuhell. Helsesøster skal ha spesiell fokus på foreldres transport av baby i bil.

10.4. Strategier

Gjennom handlingsplanen for trafikksikkerhet og lokale planer innen lensmanns-, oppvekstetat, elderråd, helseetaten o.a., skal en sikre en forsvarlig ansvarsdeling og prioritering av de aktuelle tiltak. Tiltakene vil måtte omfatte de unge trafikantene, men også i noen grad de eldre som prioriterte grupper. Men, også andre bør tas med i det viktige trafikksikkerhetsarbeidet. For å konkretisere påvirkningen av voksne trafikanter, bør kommunen i første omgang påvirke sine egne ansattes trafikadferd. Dette bør gjøres gjennom utviklingen av en reisepolicy, hvor fokus settes på verneutstyr, fart, kjøretøyets tekniske stand m.m. Videre foregår det et betydelig transportarbeid av foreldre og foresatte i sammenheng med barns aktiviteter innen lag og foreninger, aktiviteter som ofte støttes gjennom kulturmidler, gratis disponering av lokaler m.m. Her er det ønskelig med en bevisstgjøring av idrettsledere o.a. på det ansvar de har for å legge til rette for trafikksikker transport til og fra ulike aktiviteter.

10.5. Ansvarlig

Etatene i kommunen har hovedansvar for gjennomføringen, dog i et tett samarbeid med politi og lensmannsetaten. I kampanjearbeidet kan en også trekke veksler på kretsenes lokalutvalg. Helsesøster vil også ha et spesielt ansvar i forhold til gravide og de minste barna.

Tiltak	Tidsrom	Ansvarlig	Kostnad/år	Egenandel kommune
Info til gravide/fødende om sikkerhetsutstyr	Planperiode	Helsesøster	Drift	
Info om barn og sikkerhet	Planperiode	Helsesøster	Drift	
Innkjøp/Utlån av sikkerhetsutstyr for baby	Planperiode	Helsesøster/Hjelpe middel- sentralen	5000	1000
Promille- og fartskontroller i alle kretser	Planperiode	Lensmannsetaten	Drift	
Holdningskampanjer	Årlige	Skole/politi/Lokalu tvalg	Drift	

11. Lokale fysiske trafikksikkerhetstiltak

11.1. Definisjon

Med dette menes alle fysiske tiltak i tilknytning i trafikkbildet, veiutbedringer, gang- og sykkelveier, skilting, m.m.

11.2. Dagens situasjon

De fleste ulykker i kommunen skjer på fylkesveier. Likevel ønsker kommunen å satse mer på trafikksikkerhet på kommunale veier, siden det er her lokale tiltak kan ha størst effekt.

I planperiode 2012-2017 ble det bygget fortau på Lovund med bruk av trafikksikkerhetsmidler, strekning mellom butikken og barnehage. Lurøy har pr. dag likevel veldig få sykkelveier, slik at gående og syklende må ferdes på kommunale- og fylkeskommunale veier, - veier som ofte er smale. På Lurøy innland er fylkesveiene forholdsvis trafikkerterte, og det kan oppleves ikke trygt å gå eller sykle langs disse veiene. I denne trafikksikkerhetsplan foreslår Lurøy kommune å bygge gang og sykkelveier i Konsvikosen, Aldersundet, Onøy/Lurøy og på Lovund.

Arbeid med med å planlegge utbedringer av fv. 17 mellom Røytvik og Kilboghavn ble av Statens vegvesen satt i gang i slutten av 2011. Prosjektet ble delt i 3 parseller:

Parsell 1: Røytvik – Liafjellet,

Parsell 2: Liafjellet – Olvikvatnet

Parsell 3: Kommunegrense Lurøy/Rødøy – Kilboghavn.”

I 2014 ble reguleringsplan for utbedring av Fylkesvei 17 strekning Liafjell-Olvikvatnet vedtatt. Statens vegvesen er nå godt i gang med utbedring av denne veistrekningen. Prosjektet planlegges ferdigstilt i 2020.

Det er ennå ikke startet reguleringsarbeid for parsell 1 – Røytvik – Liafjellet, som er kjempe viktig for Lurøy kommune.

11.3. Målsetting

Lurøy kommune ønsker å bidra til at de uholdbare forhold med fare for liv og helse blir tilstrekkelig utbedret. Gjennom tverretattlig engasjement hvor kommunen fører en aktiv rolle, skal farlige forhold bli påtalt og søkt utbedret på en forsvarlig måte

11.4. Ansvarlig

Teknisk etat er ansvarlig for å gjøre nødvendig kartlegging, innsamling og registrering av hvilke tiltak som til enhver tid skal fremmes for behandling i kommunale og fylkeskommunale fora for realisering.

11.5. Tiltak

11.5.1. Utbedring og omlegging av veier

Lovund

Kommune foreslår at bredde på Lundvollveien på Lovund økes. Denne veien er mye brukt som adkomstvei for boende. Den er for smal, det er vanskelig for kjørende biler å møtes. Dessuten, så planlegges det enda flere boliger i området rundt veien under ny reguleringsplan for Nordre Lovund. Kommunen har utarbeidet byggeplan for prosjektet. Kommunen har søkt om midler for utbedring av denne veistrekningen i 3 år, men ble ikke tildelt noen trafiksikkerhetsmidler.

Veikryss ved svingen opp til Sørmarka er veldig uoversiktlig. Dette er skolevei for noen av skolebarn. Det er ønskelig at veikrysset utbedres med hensyn til siktforhold.

Ansvar: Utbyggings- og næringsetaten
Samarbeidspartner: Statens Vegvesen/Lokalutvalg

Onøya

Kommune vil foreslå at Valbrua mellom Onøy og Lurøy skiftes ut til en bru i høyere standard. Dette er en veldig omfattende prosjekt som er for stort for å kunne gjennomføre med trafiksikkerhetsmidler. Prosjektet tas ikke med i finansieringsplan.

Kommune også foreslår å rassikre veistrekning ved "Olberget". Det var gjort noen rassikringsarbeid før, men arbeidet var ufullstendig.

Totale anleggskostnader er vurdert til: uavklart kr.
Ansvar : Utbyggings- og næringsetaten
Samarbeidspartner : Statens Vegvesen/Lokalutvalg

Aldersundet

Omlegging av veg i Aldersundet (ny tilførselsvei til området Åslund i Aldersundet)

Avkjørsel til/fra FV 17 som går mot Aldersund paviljong er veldig uoversiktlig, og det er bratt rett inn på FV 17. Ved glatt veibane kan en oppleve at biler ikke klarer å stoppe før de glir ut på FV17. En annen ulempe er at all trafikken passerer hele boligområdet. Det er ikke mulig å utbedre denne avkjørselen der den ligger i dag. Veien videre oppover boligfeltet er også svært smal og farlig for alle trafikanter.

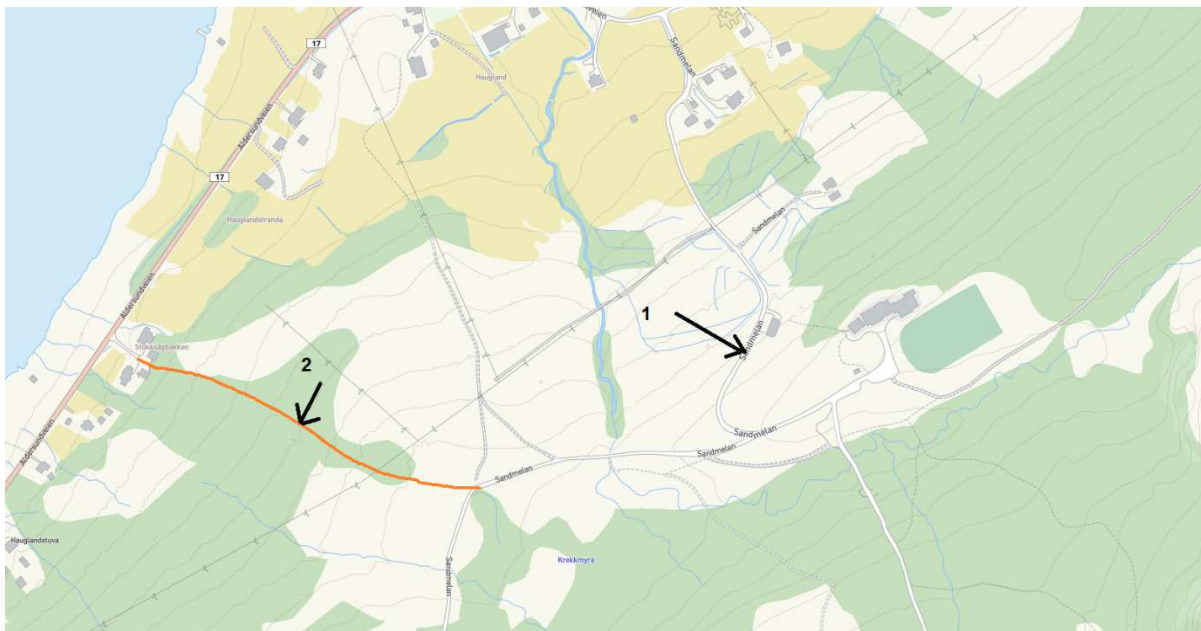
Ved å flytte avkjørselen og vi en få en mye mer oversiktlig avkjørsel, samtidig vil en også få større bredde på veien slik at barn tryggere kan ferdes langs nedre delen av denne.



Ulempe med den nye traseen er at trafikken kan forstyrre brukere av boveiledningstjenesten når veien vil gå relativt tett inn til bygningen.

Alternativ veitrase for adkomst til Aldersund oppvekstsenter

Kommunen arbeider nå med revisjon av kommunedelplan Aldersund. Et tiltak under vurdering er forslag til ny adkomst fra FV17 til vei som leder fra oppvekstsenter til skytterbane. Lurøy innland lokalutvalg kom med innspill om denne veien.



Eksisterende adkomst til oppvekstsenteret (1) anbefales erstattet med ny adkomst som vist i skisse ovenfor. Den planlagte veien vil tjene som adkomst til et nytt boligområde som planlegges langs veien. I tillegg kan veien brukes som adkomst til oppvekstsenter, når den er bygget. Veien ville vært mer oversiktlig og med lavere helning en dagens vei.

Ansvar: Utbyggings- og næringsetaten

Samarbeidspartner: Statens Vegvesen/Lokalutvalg Kostnader: uavklart

11.5.2. Gang eller Gang/Sykkelveg

Lurøy innland

Kommunen foreslår å bygge gang-sykkelvei på ulike strekninger på Lurøy innland:

Konsvikosen

Kommunen foreslår å bygge gang-sykkelvei i Konsvikosen. Den skal gå ved fylkesveien i strekning fra barneskole til butikken.

Aldersund

Gang- og sykkelsti i Aldersundet fra butikken i havna til Bra- Pro.

Følgende andre prosjekter bør også prioriteres utbygd:

Tonnes – Høydalen, Engevollen – Nerkonsvik, Kvina – Småskogan.

Lovund

På Lovund foreslår kommunen at det bygges:

- Gangvei i fra Hamnholmskrysset til Rein på Lovund.
- Det er også ønskelig med en fortau fra hotellet til butikken på Lovund
- Gang og sykkelvei fra ferjeleiet til Sørmarka direkte sørover.
- Fra barnehage til skole

Onøy

I Onøy/Lurøy er det ønskelig med gang-sykkelvei:

- Fra kryss ved butikken Håkon Lund, forbi skole og til Valbrua.
- Gang/sykkelsti over Valrenna. Det er også ønskelig å skifte ut Valbrua, som er del av fylkesvei.
- Gang og sykkelvei fra fergekai/hurtigbåtkai til rådhuset. Belysning

11.5.3. Autovern

Det er blitt oppsatt en hel del meter med autovern gjennom de senere år. Fortsatt gjenstår det en del farlige strekninger hvor det ønskes hinder mot eventuell utforkjøring, det være seg syklende og kjørende. Kommunale veier gis førsteprioritet, men det kan også være aktuelt på deler av fylkesveinettet. Det er bl. annet på Vassveien i Lurøy innland, på Nesøya og på Sleneset kommunen prioriterer noen strekninger med autovern.

Kommunen har fått innspill fra Kvarøy lokalutvalg om behov autovern i Sjybakken (del av Gårdsveien). Sleneset lokalutvalg har spilt inn behov for autovern langs steinfyllingene.

Ansvar: Utbyggings- og næringsetaten. Samarbeidspartner: Statens Vegvesen/Lokalutvalg

11.5.4. Buskur

I 2018 hadde prosess med hensikt å finne ut hvor det er behov for nye buskur langs fylkesveier. Aktiviteten startet etter at Statens vegvesen anmodet kommunene å kartlegge behov for buskur i forbindelse med bussrute til skole. Kommunen engasjerte lokalutvalg som samlet alle innspill, deretter ble saken behandlet i Tilsyns- og rettighetsstyre (TRS). Kommunen utarbeidet og behandlet politisk en liste over prioriterte plasseringer for buskur. Lista ble oversendt Statens Vegvesen.

Lurøy kommune prioriterer buskur og busslommer i henhold til følgende prioritert rekkefølge:

- fergeleiet på Sleneset
- Kvina
- Ved gammelskolen i Konsvikosen x mot Fv 439
- Ved Brapro i Aldersundet

- Ved Aldersundveien 295 (ca start 60 sone sør i Aldersundet)
- Sør-Hamna (Tonnes)
- Ved gammelbutikken i Konsvikosen
- Ved krysset Vollarveien/Yttergården, Onøy
- Breivika (Tonnes)
- Tonnes v/teknisk etat
- Ved Onøy skole

En mer detaljert beskrivelse av plasseringer med begrunnelse finnes i saksfremlegg, sak 5/18 behandlet i TRS den 23.05.2018.

Under høring planprogram trafikksikkerhetsplan Lurøy, fikk kommunen innspill om at det er ønskelig å flytte busstur som ligger ved avkjøring til Småskogan. Busskuret er til hinder for sikt i krysset og bær justeres i plassering.

11.5.5. *Finansiering*

Prosjektene gjennomføring forutsetter finansiering gjennom bruken av Fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler, kommunale bevilgninger og bevilgninger i Statens Vegvesen. Mange av prosjektene på fylkesveinettet forutsetter finansiert av andre enn kommunen og det knytter seg derfor stor usikkerhet om gjennomføringen, både i tid og i det store og hele. Alle tiltakene er imidlertid sterkt ønsket og prioritert. Trafikksikkerhetstiltakene i denne planen skal innarbeides i de berørte etater og prioriteres i kommunens økonomiplan. Samtidig skal tiltak som går over flere år samt tiltak med oppstart i handlingsplanperioden prioriteres i budsjettet hvert år fra og med 2019 - 2024. Erfaringer tilsier at midlene tilknyttet til disse tiltak må ha en egen øremerket post i budsjettet. Ansvar for bevilgede trafikksikkerhetsmidler legges til en funksjon som har anvisningsmyndighet for denne post, for eksempel utbyggings- og næringssjefen. Når det gjelder tiltak som oppnår støtte fra fylkeskommunens trafikksikkerhetsmidler, dekker disse normalt 80% av et prosjekts totalkostnad, mens kommunen må dekke en egenandel på 20 %. Kommunens egenandel bør ellers sikres gjennom en årlig bevilgning. Følgende prioritering ønskes når det gjelder bruk av fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler i perioden (tidligere aksjon skolevei):

12. Oppsummering av alle fysiske tiltak i plan

12.1. *Gang og gang-sykkelveier*

Lovund

- Gang-sykkelvei fra Hamholmskrysset til Rein
- Fortau fra hotell til butikken
- Gang og sykkelvei fra ferjeleiet til Sørmarka direkte sørover
- Fra barnehage til skole

Konsvikosen

- Gang-sykkelvei fra barneskole til butikken

Aldersund

- Gang- og sykkelsti i Aldersundet fra butikken i havna til Bra- Pro

Onøy/Lurøy

- Gang/sykkelsti hele veien fra kryss ved butikken Håkon Lund til Valbrua

- Gang/sykelsti over Valrenna
- Gang og sykkelvei med belysning fra fergekai/hurtigbåtkai til rådhuset

12.2. Busskur

Det er utarbeidet prioriteringsliste for plassering av busskur i kommunen som er sendt til Statens vegvesen.

12.3. Fartsreducerende tiltak (handlingsplan, skilting, fartsdumper, kontrolltiltak)

Selnes veg, Sleneset – ved skole, barnehage

12.4. Utbedring av veier

- Utvidelse av Lundvollveien i Lovund
- Utbedring av veikryss ved svingen opp til Sørmarka i Lovund
- Ny adkomst til Åslund byggefelt, Aldersundet
- Vei fra FV 17 til oppvekstsenter, Aldersundet
- Løvdalsveien (Løvdalsbakken), Onøy

12.5. Autovern

- Sleneset – Laukvollenområdet samt utskifting av sikring i form av «steinblokker»
- Lurøy innland - Vassveien og andre plasser der kommune vil finne det mest aktuelt.
- Kvarøy – del av Gårdsveien
- Sørnesøy – valgte strekninger

12.6. Skilting

Flere plasser der kommune vil finne det mest aktuelt.

13. Andre tiltak på fylkesvei

3 av 4 ulykker (75 %) i kommunen inntreffer på veinettet hvor Statens Vegvesen er veiholder på fylkesveinettet. Kommunen har i utgangspunktet ingen beslutningsmyndighet på disse veiene. Det er imidlertid et stort behov for at en del av strekningene på disse veiene utbedres både med hensyn til trafiksikkerhet og fremkommelighet.

- Utbedring/ utskifting av den smale brua i Konsvik
- Utbedring av fylkesveien ved den skarpe svingen i Kvina.
- Utbedring/omlegging av oppstillingsplass ved fergeleiet på Lovund
- Siktrydding på fylkesvei
- Bedring av siktforhold for de som kjører ut Løvdalsveien
- Utbedring av uoversiktlige svinger langs fylkesvei i Onøy/Lurøy:
 - Kasmonsvingen
 - Osensvingen
 - Innegårssvingen

- Posthussvingen
- Vollen/Hagen

14. Avslutning

14.1. *Administrative og budsjettmessige konsekvenser*

Forutsetninger for å få tildelt fylkeskommunal støtte over tilskudd til trafikksikkerhetstiltak er som følger

1. Tiltakene må være beskrevet og stedfestet
2. Tiltakene må begrunnes
3. Tiltakene må kostnadsberegnes
4. Finansiering skal være avklart
5. Det må angis når tiltaket skal gjennomføres
6. Tiltakene må være prioritert

I noen grad kan dette være vanskelig å oppfylle fullt. De ikke fysiske tiltakene gjennomføres årlig innen skole- og barnehager i kommuner og finansieres i hovedsak under den enkelte etats drift. I noen grad bidrar også lensmannsetaten og helsesøster i disse tiltak. For spesielle tiltak, vil finansiering og tidfesting være avhengig av bevilgninger til trafikksikkerhetsformål. Når det gjelder fysiske tiltak og betingelsen av at kommunen bidrar med minimum 20 %, har dette blitt dekt opp gjennom drifta på nærings- og utbyggingsetaten. Større tiltak, med kostnader ut over kr 100.000,-, vil betinge at de finnes under handlingsdelen i langtidsbudsjettet og med bevilgning i årsbudsjett for det aktuelle år.

14.2. *Evaluerings/Ny plan*

Planperioden er fastsatt til 2019 – 2024. På grunn av tidspress gjorde kommunen litt mindre omfattende revisjon av gjeldende Trafikksikkerhetsplan enn tidligere planlagt.

Det vil imidlertid være naturlig å revidere tiltaksdelen årlig i sammenheng med økonomiplan og handlingsprogram. Revisjonen bør omfatte hvilke tiltak, innarbeiding av egenandel og prioritering av søknader Planens visjon og målsettinger, bør imidlertid ligge fast for hele denne perioden. Innholdet i planen bør gjøres kjent for aktuelle ansvarsgrupper og andre interessegrupper, for å synliggjøre dette viktige arbeidet. En må imidlertid passe seg for å skape for store forventninger, og ha realistiske synspunkter på muligheten til gjennomføring av planens intensjoner og tiltak. Men, dersom alle parter er villige til å oppprioritere dette viktige arbeidet, vil målene kunne nås og resultatene bli synlige for kommunens innbyggere.

14.3. *Gjennomført i periode 2012-2018 av opprinnelig plan*

Det er gjennomført årlig trafikkopplæring barnehager og skoler i hele planperiode siden 2012. Trafikkopplæring i barnehager og skoler vil fortsette hvert år.

Av fysiske tiltak er det i 2013-2014 bygget fortau på Lovund i fra butikken til barnehage. Tiltaket er gjennomført ved hjelp av trafikksikkerhetsmidler og kommunal egenandel. Tiltaket er i samsvar med trafikksikkerhetsplanen.

Kommunen fikk trafikksikkerhetsmidler for 2015 for busslomme på Onøya. Tiltaket er nå gjennomført.

14.4. Oversikt over alle tiltak med finansieringsplan (kommunal egenandel i parantes)

Ref. plan	Barnehager og skoler	Tidsrom	Ansvarlig	2020	2021	2022	2023
7	Gå trening i barnehagen	Årlig	BH				
	Refleksaksjon	Årlig	BH				
	Trafikkopplæring	Årlig	BH				
	Sikkerhetsopplæring	Årlig	BH				
8	Bli kjent med skoleveien	Årlig	Skole				
	Skolebuss og opptreden	Årlig	Skole				
	Bli sett i mørke	Årlig	Skole				
	Trygg sykkel/trafikkregler på	Årlig	Skole				
	Å reise med båt	Årlig	Skole				
	Holdninger i trafikk	Årlig	Skole				
	Eldre	Tidsrom	Ansvarlig	2020	2021	2022	2023
9	Trafikkmestring for 65+	Årlig	Eldreråd	15'000 ('3000)	15'000 ('3000)	15'000 ('3000)	15'000 ('3000)
	Ferdighetstrening «mopedbil»	Årlig	Eldreråd				
	Generell trafikkopplæring (kretsvisе samlinger)	Årlig	Eldreråd	15'000 ('3000)	15'000 ('3000)	15'000 ('3000)	15'000 ('3000)
10	Adferd og holdninger, info og kontroll	Tidsrom	Ansvarlig				
	Sikkerhetsutstyr for babyer	Årlig	Helsesøst er				

11	Fysiske tiltak (inv.)	Ansvarlig	2020	2021	2022	2023
11.5.3	Autovern	TE	200'000 (40'000)	200'000 (40'000)	200'000 (40'000)	200'000 (40'000)
11.5.1	Trafikkspeil i de mest farlige kryss	TE			20'000 (4'000)	20'000 (4'000)
	Nedsetting av fartsgrenser, skilting (kommunalveiene)	TE			(5'000)	
11.5.1	Utbedring av kommunale veiene og rydding av forhold for påstigning til/fra skolebuss - Utvidelse av Lundvollveien (Lovund) - Ny adkomst til Åslund byggefelt, Aldersundet	TE	4'623'586 (924'718)			2'000'000* (400'000)

	- Utbedring av siktforhold i veikrysset opp til Sørmarka					150'000* (30'000)
11.5.4	Rydding av sikthindrende skog langs kommunale veiene	TE	15'000 (3'000)	15'000 (3'000)	15'000 (3'000)	15'000 (3'000)
11.5.2	Gang og sykkelveier	TE				
	Lovund					
	-Fra ferjeleiet til Sørmarka direkte sørover.	TE				
	- fra barnehage til skole				1'000'000* (200'000)	
	- Hamholmskrysset – Rein	TE				SVV
	- fortau hotellet – butikken				SVV	
	Konsvikosen	TE		1'000'000* (200'000)		
	- fra barneskole til butikken					
	Aldersund					
	Fra butikken i havna til Bra-Pro					SVV
	Onøy-Lurøy	TE		5'000'000* (1'000'000)		
	-fra butikken Håkon Lund til Vallbrua					
	-fra fergekai/hurtigbåtkai til rådhuset	TE				1'000'000* (200'000)
11.6.7	Det er utarbeidet plan for plassering av busskur for hele kommunen	TE/SVV				
	Totalt		4'838'586 (967'717)	6'215'000 (1'243'000)	1'235'000 (247'000)	3'385'000 (677'000)

*- stor grad av usikkerhet