

TRAFIKKSIKKERHETSPLAN

FOR BINDAL KOMMUNE

2014 – 2018



Forord

Arbeidet med rullering av trafikksikkerhetsplan for Bindal kommune startet opp med annonsering i Namdalsavisa og Brønnøysunds Avis i mars 2013, der det ble bedt om innspill til trafikksikkerhetsplanen. Samtidig ble det sendt brev med invitasjon til i komme med innspill til blant andre Nordland fylkeskommune, Statens Vegvesen, Lensmannen i Bindal, skoler og barnehager, politiske partier, lag og foreninger i Bindal. Det kom inn 12 innspill i denne fasen. På bakgrunn av de innkomne innspill ble det utarbeidet forslag til ny trafikksikkerhetsplan som skal gjelde i perioden 2014 – 2018. Planforslaget ble lagt fram for formannskapet i møte 4.9.2013, som vedtok å legge forslag til trafikksikkerhetsplan for Bindal kommune 2014 – 2018 ut på offentlig ettersyn, samtidig som planforslaget ble sendt på høring til Nordland fylkes trafikksikkerhetsutvalg. I høringsfasen kom det inn 1 muntlig og 2 skriftlige uttalelser. Disse er vurdert og til dels innarbeidet i planen.

Formålet med trafikksikkerhetsplanen er å samordne og øke kommunens innsats i trafikksikkerhetsarbeidet. Dette skal bidra til å gi en oversikt over behovet for trafikksikringstiltak og skal være med på å redusere antall trafikkulykker, samt gi både myke og harde trafikanter en tryggere hverdag i trafikken.

Trafikksikkerhetsarbeidet bør skje på en planmessig måte, både for å sikre størst mulig effekt av igangsatte tiltak, for å involvere de riktige samarbeidsparter og for å prioritere de mest nødvendige tiltak.

Planen skal i hovedsak sikre barn og unge en trygg skolevei. Skolebarn skal kunne gå og sykle til og fra skolen uten at det oppleves utrygt for barn og voksne. Planen har også fokus på holdningsskapende arbeid der atferd i trafikken er viktig. Dette omfatter fart, rus og bruk av sikringsmidler som blant annet refleks, belte, osv.

Bindal kommunes trafikksikkerhetsplan for perioden 2014 – 2018 skal være et styringsverktøy for et målrettet kommunalt sikkerhetsarbeid. Planen viser hvilke tiltak som prioriteres i planperioden, samtidig som den gir grunnlag for søknad om fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler.

Bindal kommune, plan- og ressursavdelingen, november 2013.

Kjell Andersen
plan- og ressursjef

Innhold

1 Innledning	4
2. Målsetting.....	5
3. Deltakelse og medvirkning.....	5
4. Situasjonsbeskrivelse.....	6
4.1 Ulykkessituasjonen.....	6
4.2 Risikoområder	6
4.3 Risikogrupper	8
5. Problemaforklaring	10
5.1 Forebyggende arbeid	10
5.2 Generelle problemer	10
6. Handlingsplan	11
6.1 Tiltak	11
6.2 Tiltak relatert til veistrekninger	13
6.2.1 Kommunale veier	13
6.2.2 Fylkesvei 1	13
6.2.3 Fylkesvei 3	13
6.2.4 Fylkesvei 5	13
6.2.5 Fylkesvei 6	14
6.2.6 Fylkesvei 17	14
6.2.7 Fylkesvei 770	15
6.2.8 Fylkesvei 801	15
6.2.9 Fylkesvei 802	16

1. Innledning

Trafikksikkerhetsplanen skal rulleres minimum en gang hvert 4. år. Dette vil være naturlig med bakgrunn i endringene av de økonomiske rammene, som vil legge visse føringer også på trafikksikkerhetsarbeidet.

Utfordringen er å sette av ressurser nok til å ivareta de problemstillinger det pekes på. Det er gjennom gode tilskuddsordninger lagt til rette for at trafikksikkerhetsplanen kan ivaretas på en tilfredsstillende måte. Skal trafikksikkerhetsarbeidet lykkes må ressurser øremerkes formålet.

Organ plassert på kommunenivå vil ha en sentral rolle i trafikksikkerhetsarbeidet. Det er ikke lagt opp til at den kommunale trafikksikkerhetsplanen skal være en del av kommuneplanen. Dette fordi de fysiske tiltakene som planen skisserer er av noe omfang også vil måtte være en del av andre planer. Disse vil i seg selv være en del av kommuneplanverket. Videre bør ikke-fysiske tiltak kunne evalueres og endres med et langt raskere intervall enn hva som vil være mulig dersom planen skal være et plandokument i plan- og bygningslovens forstand.

Bindal kommunes trafikksikkerhetsplan for perioden 2014 – 2018 skal være et styringsverktøy for et målrettet kommunalt sikkerhetsarbeid.

Trafikksikkerhetsutvalget har prioritert følgende satsningsområder/tiltak i denne planen:

1. Lyssetting ved Årsandøy og Kjelleidet busstopp.
2. Reguleringsplan for gang- og sykkelvei fra Terråk til Fallbekkvatnet.
3. Gang- og sykkelvei fra Terråk til Fallbekkvatnet.
4. Rydding av vegetasjon.
5. Gang- og sykkelvei fra krysset FV 5/FV 6 til avkjørsel i Rødli.
6. Avkjørsel Holm kirke.
7. Gang- og sykkelvei ved Kjella skole.

Formannskapet er trafikksikkerhetsutvalg på enkeltsaker. Kommunestyret har ansvar for tildeling av budsjett, noe som er et viktig virkemiddel i trafikksikkerhetsarbeidet. Arbeidsdelingen kan fungere godt, men krever at arbeidet skjer etter en plan av noe varighet.

Det trafikksikkerhetsmessige arbeidet i kommunen bør involvere flere parter siden kompetanse på området finnes flere steder. Dette medfører ikke nødvendigvis behov for en annen politisk organisering enn den vi har i dag. Det medfører imidlertid et behov for en arena for samarbeid som ikke eksisterer i dag.

2. Målsetting

Målsetting med det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet er at det ikke skal skje ulykker på veiene i Bindal.

Kommunen erkjenner at ikke alle virkemidler som er nødvendige i arbeidet for å nå dette målet, er virkemidler kommunen har direkte styring med. Dette må ikke bli en unnskyldning for handlingslammelse, men snarere en inspirasjon til å la trafikksikkerhet inngå i alt trafikkrelatert arbeid kommunen setter i gang.

Målet for arbeidet med denne planen bør være 0-visjonen som sier at vi skal ha 0 skadde og drepte i trafikken. Kjernen i 0-visjonen:

- Mennesket er unikt og uerstattelig og tap av menneskeliv i trafikken skal ikke aksepteres.
- Veisystemet må utformes ut fra menneskets forutsetninger. Vi har en begrenset tåleevne og mestringsevne og dette må ligge til grunn for utformingen av veisystemet.
- Vi må erkjenne at det er menneskelig å gjøre feil og at ikke alle ulykker kan forhindres. Vi må forebygge tap av liv og helse gjennom å begrense skadene i de ulykkene som vi ikke kan forhindre. Myndigheter og trafikanter må ta et felles ansvar for trafikksikkerheten.

3. Deltakelse og medvirkning

Ved rullering av trafikksikkerhetsplanen for 2014 - 2018 har det vært fokus på bredest mulig deltagelse. Innspillmuligheter er gitt ved annonsering i lokalaviser, kommunens hjemmeside, samt at lag, foreninger, organisasjoner og andre interessenter som skole, lensmann, FYSAK og helsesøster er tilskrevet. Innspillene viser at mange er engasjerte i trafikksikkerhet.

Bred medvirkning til planen er med på å sikre at de trafikksikkerhetsutfordringene som kommunen står ovenfor forsøkes løst. I tillegg skaper aktiv deltagelse og medvirkning engasjement samtidig som kommunens befolkning får et større eierforhold til planen. Engasjerte innbyggere og konstruktive tilbakemeldinger bidrar til en helhetlig plan som fremhever de sikkerhetstiltak som er nødvendige for at trafikken i Bindal skal bli tryggere og at planen skal nå sitt mål om å være en kommune der trafikkulykker ikke skjer.

4. Situasjonsbeskrivelse

4.1. Ulykkessituasjonen

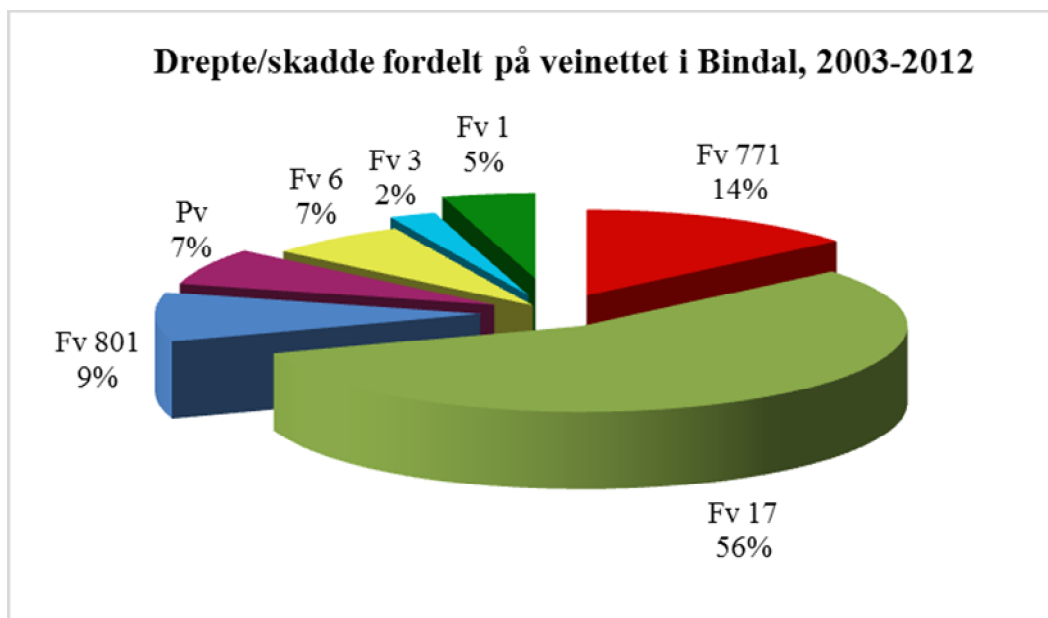
I løpet av de siste 20 – 25 årene har trafikkbildet i Bindal endret seg radikalt. Godstransport har i større grad blitt overført fra båt til landtransport. Persontrafikken har fulgt samme utvikling og veinettet har i samme tidsrom blitt utbedret. Hyppigheten av forflytning av personer har i tillegg økt kraftig som en følge av generelle endringer i arbeidsmønster. Disse faktorene har ført til en betydelig økning i tida personer utsettes for trafikkfare, og en økning i det reelle farenivået i trafikken.

4.2. 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.

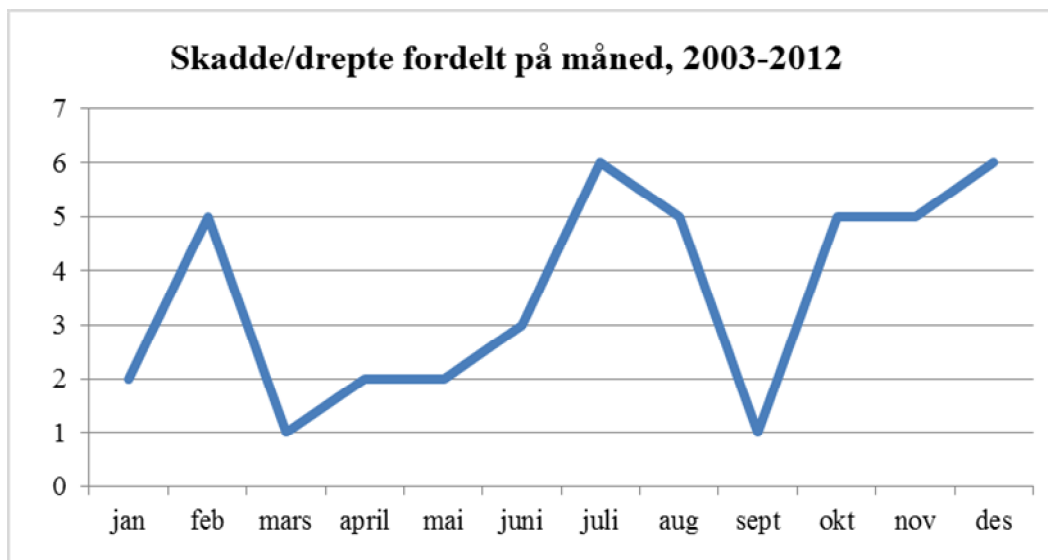
I Bindal faller områder der tung og lett trafikk kombineres, ofte sammen med skoleveier, og er følgelig et relativt stort areal, noe som vanskeliggjør trafiksikkerhetstiltak på den måten at fysiske tiltak blir kostnadskrevenende.

Hovedtyngden av de trafikkulykkene som har vært i Bindal i løpet av den siste 10-årsperioden har skjedd på fylkesvei 17.



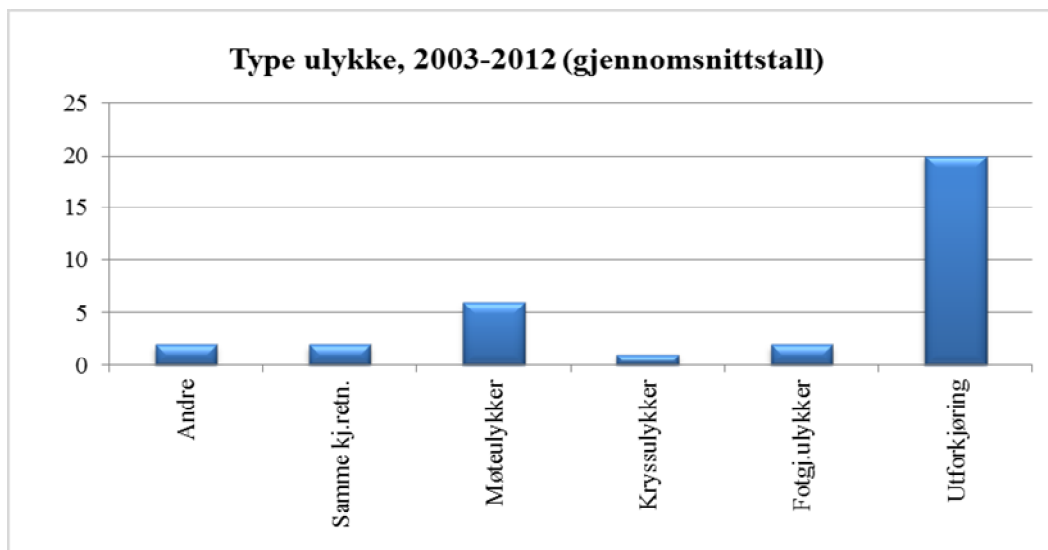
Figur 5, Andel skadde/drepte fordelt på veinettet i Bindal kommune 2003 - 2012. Kilde: Statens Vegvesen.

Antall skadde og drepte i trafikken i Bindal fordelt på måned de siste 10 årene viser at de fleste ulykkene skjer i overgangen fra sommer til vinterføre og i perioden juni til august.



Figur 6, Fordeling av personskadeulykker utover året i perioden 2003 - 2012 i Bindal. Kilde: Statens Vegvesen.

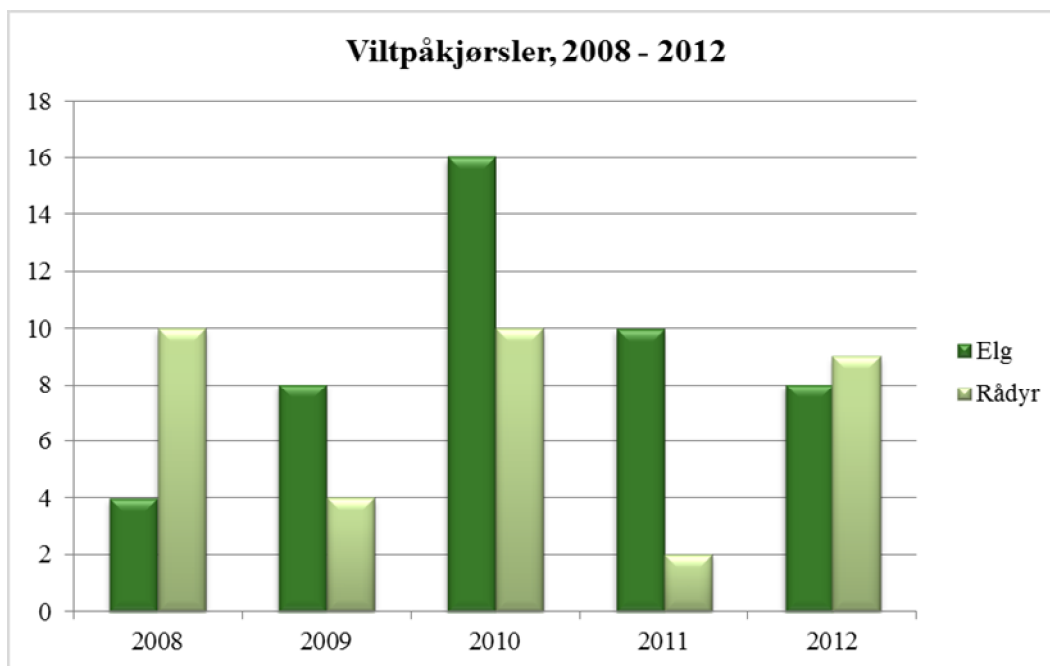
Den største ulykkestypen i Bindal de siste 10 årene har vært utforkjøringer.



Figur 7, Personskadeulykker fordelt på ulykkestype i Bindal 2003 - 2012. Kilde: Statens Vegvesen.

En skal være forsiktig med å trekke konklusjoner ut fra et så lite materiale som det vi har her, men det kan se ut som om junitrafikken, og trafikken i starten av perioden med vinterføret, er de mest ulykkesutsatte tidspunktene i vår kommune. Dette indikerer at høy hastighet kan være et av problemene, i og med at utforkjøringsulykker er dominerende, og at kombinasjonen høy fart og dårlig føre er et problem i overgangen fra høst til vinterføre. Ved disse årsaksfaktorene er det i realiteten føreren av motorkjøretøyet som må bære skylden. Det er betenkelig at det skal skje så mange ulykker i juni som er en årstid med gode kjøreforhold. Dette gir oss en pekepinn om at det holdningsskapende arbeidet bør være et viktig satsingsområde i det trafikksikkerhetsmessige arbeidet i Bindal.

Viltulykker i Bindal er primært knyttet til elg og rådyr. Disse ulykkene har i de fleste tilfeller kun ført til mindre fysiske personskader, men representerer selvsagt en følelsesmessig belastning for fører og passasjer. Figuren under viser antall viltpåkjørsler i perioden 2008 til 2012. Tallene viser både friskmeldte dyr og døde/avlivede dyr. Det er tatt utgangspunkt i sammenstøt med ett dyr per ulykke. Det er sannsynlig at det er flere sammenstøt med dyr, som ikke blir rapportert.

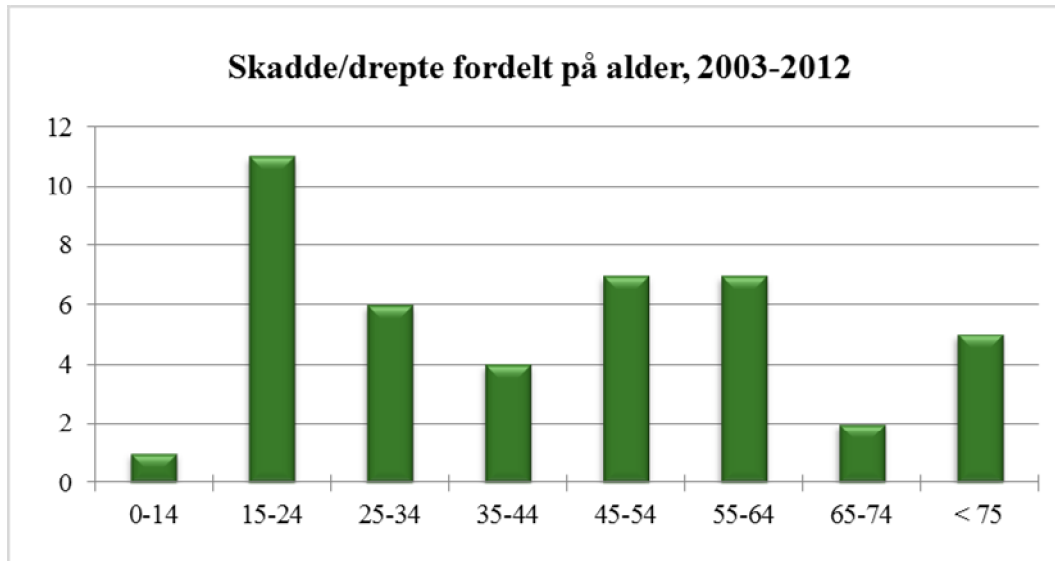


Figur 8, Antall viltulykker i perioden 2008 – 2012 fordelt på elg og rådyr. Kilde: Hjorteviltregisteret.

4.3. Risikogrupper

Tall fra TØI viser at den atferden som medfører størst risiko, avhenger av alder på personene involvert. Dette har sammenheng med at den enkeltes trafikkatferd endres i takt med alder.

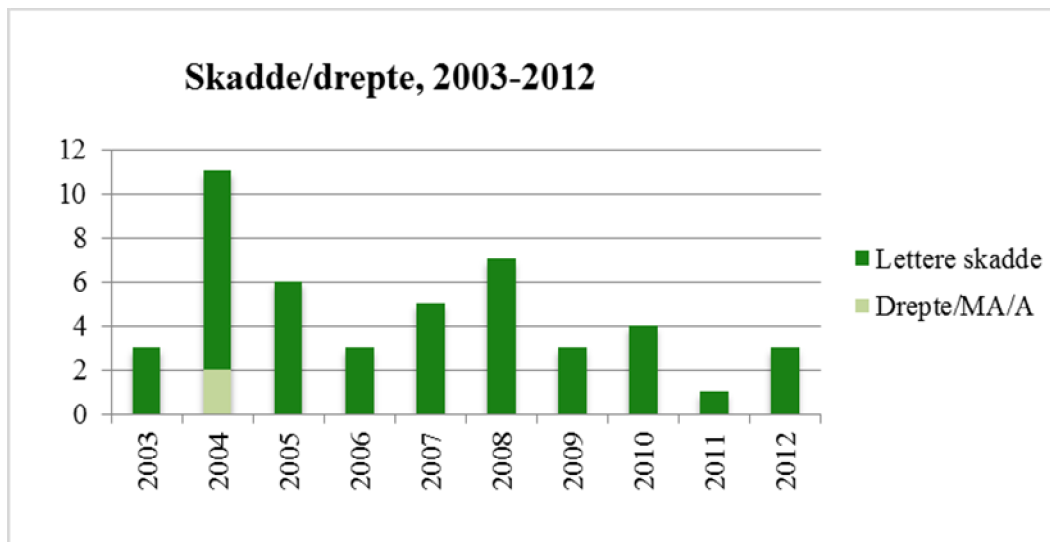
Personer mellom 55 og 65 år og oppover er involvert i flest ulykker. Disse ulykkene fører for det meste til lettere skader, som trolig har en sammenheng med at hastigheten er forholdsvis lav. Aldersgruppen 18 – 24 år er innblandet i færre ulykker enn de eldre, men ulykkene her er mer alvorlig og fører oftere til dødsfall og alvorlige skader. Dette kan skyldes kombinasjonen med høy fart og liten erfaring som bilfører.



Figur 9, Antall drepte/skadde fordelt på aldersgruppe i perioden 2003 - 2012 i Bindal. Kilde: Statens Vegvesen.

Mange ulykker blir ikke rapportert, og det antas å være en underrapportering på 50 %. Andelen ulykker som involverer en person er etter all sannsynlighet sterkest representert i gruppen ulykker som ikke blir rapportert.

I 2004 ble to personer drept i trafikken i Bindal. I løpet av den siste 10-årsperioden har det ellers forekommet ulykker med lettere skader.



Figur 10, Drepte/skadde fra 2003 - 2012 i Bindal. MA = meget alvorlig skadd, A = alvorlig skadd. Kilde: Statens Vegvesen.

Resultatet av figurene faller godt sammen med tilsvarende data for Nordland fylke. Tendensen er derfor ganske klar, unge bilførere befinner seg i gruppen med størst risiko for trafikkskade. Dette bør influere på tiltak innenfor forebyggende arbeid.

5. Problemavklaring

Ved rullering av trafikksikkerhetsplanen har kommunen forsøkt å nå ut til flest mulig av Bindals befolkning, slik at det kan dannes et bilde av hva trafikantene oppfatter som trafikkfarlig. På bakgrunn av høringsinnspill, tidligere materiale og ulykkesstatistikk er det utarbeidet en tiltaksplan for konkrete trafikksikkerhetstiltak.

5.1. Forebyggende arbeid

Forebyggende arbeid er et viktig element i trafikksikkerhetsarbeidet, og er ett av feltene der kommunen kan gjøre en virkelig stor innsats. Sentrale aktører i det forebyggende arbeidet er lensmann, helsesøster, folkehelsekoordinator, skoleverket og barnehagene. Forebyggende arbeid er også en del av kommunens planleggingsarbeid der plan- og ressursavdelingen er ansvarlig, med kommunestyret som vedtaksorgan.

Lensmannsetaten driver informasjonsarbeid rettet mot skole og barnehage i tillegg til kontrolltiltak som har forebyggende effekt. Helsesøster har i sitt generelle helseforebyggende arbeid, også med informasjonstiltak i forhold til trafikkatferd. Barnehager og skoler driver i tillegg til direkte trafikksikkerhetsarbeid, også et generelt holdningsskapende arbeid, som er viktig i forhold til trafikkatferd. Alle førsteklasinger i kommunen får utdelt effekter for økt trafikksikkerhet. Statens Vegvesen deler ut reflekser, samt skoleransel i oransje farge som bidrar til å gjøre trafikanter oppmerksomme på skolebarn.

Grunnskolenes læreplan fra 2006 tar for seg trafikksikkerhet som et forpliktende tema med klare kompetansemål etter 4., 7. og 10. trinn. Planen gir et kunnskapsløft for trafikkopplæring og sikrer bedre kontinuitet og progresjon gjennom hele grunnopplæringen. Planen forplikter i langt større grad enn tidligere skolen til å følge trafikk som tema i arbeidet med lokalt lærestoff på alle lærertrinn.

Det er utfordrende å prioritere holdningsskapende arbeid. Det er et krevende arbeid som gjerne blir en mangelvare ved ressursknapphet i samfunnet. Hovedoppgaven i forhold til forebyggende arbeid vil være å sikre at det skapes en arena for samhandling mellom de involverte partene. Dernest vil det være viktig at grupper, som ikke er hovedmålgruppe for noen av disse instansenes arbeid i dag, sørges dekket av tiltak som ikke allerede er satt i verk.

5.2. Generelle problemer

Selv om trafikksikkerheten kan økes gjennom holdningsskapende arbeid er det ikke til å legge skjul på at også i Bindal er det steder i veinettet som er litt "uheldige".

Det kan være steder hvor myke og harde trafikanter kommer uheldig tett på hverandre, eller områder som trafikkeres mye av myke trafikanter som for eksempel skolebarn. Løsningen på problemet kan være gang- og sykkelvei, noe som er prioritert i revidert plan. Andre steder kan veien være smal, bratt, uoversiktlig eller svingete. På slike punkter kan trafikksikkerheten bedres ved å utvide veien, ta ned bakketopper, bedre skilting, sette opp belysning, rydde vegetasjon og rette ut kurver. Det må påregnes slike uheldige punkter, men målet må være å arbeide for å få de forbedret.

6. Handlingsplan

Trafikksikkerhetsutvalget har ikke kostnadsberegnet de ulike tiltakene, men det er foretatt prioriteringer i forhold til hvilke tiltak en anser som viktigst.

Følgende tiltak er prioritert:

1. Lyssetting ved Årsandøy og Kjelleidet busstopp.
2. Reguleringsplan for gang- og sykkelvei fra Terråk til Fallbekkvatnet.
3. Gang- og sykkelvei fra Terråk til Fallbekkvatnet.
4. Gang- og sykkelvei fra krysset FV 5/FV 6 til avkjørsel i Rødli.
5. Avkjørsel Holm kirke.
6. Gang- og sykkelvei ved Kjella skole.
7. Rydding av vegetasjon.

6.1. Tiltak

En gjennomgang av innkomne forslag til trafikkfremmende tiltak, samt gjennomgang av tidligere innspill viser at det er et meget omfattende tiltaksgrunnlag. Antall foreslåtte tiltak må ses over en lengre periode, der det vil være behov for flere prioriteringsrunder.

Opplistede tiltak er ikke en prioritert liste, utover de tiltak som trafikksikkerhetsutvalget har valgt ut.

Med bakgrunn i det grunnlagsmateriale som finnes angående trafikksikkerhetsarbeid vil det være av stor betydning at det opprettes en arbeidsgruppe for samordning av holdningsskapende arbeid. Gruppen må få ansvar for at de tiltak som kommunale instanser er hel- eller delansvarlig for blir gjennomført, og gruppa må også få ansvar for å påvirke andre instanser til å gjennomføre tiltak som er nevnt i vedlegg til planen, og andre tiltak utenfor kommunens ansvarsområde.

Skyss til og fra Bindalseidet skole og barnehage

Skyss av elever og barn helt fram til skolen og barnehagen oppleves som utrygt for både voksne og barn. Ved skolestart og skoleslutt er det særs mye trafikk inne på skoleområdet og dette skaper et uoversiktlig trafikkbilde. Det bør settes inn tiltak for å begrense at foreldre og skolebusser kjører helt inn på skolens område. Innkjøring forbudt skilt i tidsrommet 07.00 til 16.00 bør settes opp. I forbindelse med skyss av elever og barnehagebarn opprettes det en arbeidsgruppe som kan finne løsninger for å hindre trafikk inn i skole- og barnehageområdet.

Skyss til og fra Terråk skole og barnehage

Innkjøring forbudt skilt i tidsrommet 07.00 – 16.00 bør plasseres ved innkjøring til skole og barnehage. Dette vil begrense trafikkfaren for barn og voksne ved bringe- og hentesituasjoner. Ved innkjørselen til skolens område bør det etableres to parkeringsplasser som er avsatt til handikappede. Dette vil bidra til at færre biler blir stående parkert i det smale partiet mellom skolegjerdet og private innkjørsler, og at sikten forbedres.

Holdningskampanje i forhold til ferietrafikken

Fergevertene gis orientering om sammenheng mellom fart og ulykker og anmodes om å oppfordre trafikantene til moderat kjøring. Det bør gjennomføres fartskontroller i

feriemånedene på FV 17 og FV 770. Dette er lensmann og UP's ansvar, men samordningsgruppen skal påvirke.

Holdningskampanje i forhold til bruk av refleks

Barnehagene og skolene skal gjennomføre kampanjer på alle årstrinn i samarbeid med lensmann, skole og foreldre, for å bevisstgjøre både barn og voksne om viktigheten av å bruke refleks.

Holdningskampanje i forhold til fart og rus

Lag og foreninger som arrangerer fest, skal i samarbeid med lensmann og samordningsgruppen finne fram til tiltak som hindrer kombinasjonen bilkjøring og rus. Festbussene skal benyttes aktivt i denne sammenhengen. Dette er et ansvar som påligger festarrangørene, men lensmann og samordningsgruppen skal i løpet av året gjennomføre holdningskampanjer i forhold til festarrangørenes ansvar. Nattravnene skal være synlige og tilgjengelige. Deres tilstedeværelse på og ved festlige arrangementer kan være avgjørende for valg som blir tatt i ruset tilstand.

Plassere ansvar for trafiksikkerhet på stillingshjemmel i kommunen

Dette for å sikre kontinuitet i arbeidet fra kommunens side. Flere av de tiltak som er tatt med krever omfattende prosjekteringsinnsats. Med dagens kapasitet står prosjekt i fare for ikke å bli realisert på grunn av andre prioriteringer.

Veilys

Kommunen har ansvaret for veilys ved Bindalseidet, Kjella og Terråk skole. I kommunen for øvrig har velforeningen ansvaret for drift av veilysene. Det er viktig at avstand mellom lyspunktene ikke blir for stor, slik at det oppstår «mørke» områder mellom dem. Dette kan føre til meget farlige situasjoner.

Rydding av vegetasjon

Det er satt inn store ressurser på rydding av vegetasjon langs offentlige veier de siste årene. Det gjenstår fortsatt en god del, spesielt på steder der det er behov for rydding utenfor rekkevidden for maskinelt utstyr. Dette gjelder spesielt for veikryss og strekninger med mange og skarpe kurver, der sikten hindres.

Møteplasser

På enkelte veistreknings er det opparbeidet møteplasser, men skilting er noe mangelfull. Opparbeidede møteplasser må skiltes samtidig som nødvendige nye møteplasser etableres.

Vintervedlikehold av veiene

Det må opparbeides bedre rutiner for brøyting av gang- og sykkelveier.

Reguleringsplanarbeidet

Trafiksikkerhet må innarbeides som et viktig hensyn i kommunens planarbeid. Der myke og harde trafikanter ferdes sammen, må det i størst mulig grad foretas fysiske skiller av disse trafikktypene.

Fartsreducerende tiltak i boligfelt

Anlegg av fartsdumper eller andre lignende fartsreducerende tiltak i boligfelt vurderes iverksatt der det meldes inn behov.

6.2. Tiltak relatert til veistrekninger

6.2.1. Kommunale veier/jordbruksveier

1. Gaupmarkveien i Harangsfjord har en trafikkfarlig strekning på ca. 400 meter som mangler rekkverk. Oppføring av rekkverk sørger for tryggere trafikk. I tillegg er det behov for opprusting av veistrekningen.
2. Kaia i Harangsfjorden har behov for reparering og vedlikehold. Belysning av kaiområdet er for dårlig, dette er særlig i forbindelse med rygging ved ombord- og ilandkjøring med personbiler, traktorer med hengerer, melketanker osv. Det bør settes opp lys i stolpe inne på kaiplassen. Her kan strøm hentes fra pakkhuset som står på området.
3. Terråk sentrum er i dag et svært utrygt område å ferdes i for myke trafikanter. Ved parkeringsplassen til Servicebygget er det ikke anlagt gang- og sykkelvei. Her blir det en kombinasjon av parkering, snuplass og bussholdeplass. Dette gir et uoversiktlig bilde både for førere og de som ferdes til fots. Det bør etableres gang- og sykkelvei som følger fra Bruksbakken og fram til dagligvarebutikken. Både ved passering av Rådhuset og Kraftlaget bør gangfelt opparbeides.

6.2.2. Fylkesvei 1

1. Strekningen fra Mattiasmoen til Vassås benyttes mye til trim og trafikkeres mye av myke trafikanter. I forbindelse med harde trafikanter og den smale Vassåsbrua, er det ønskelig med 60-sone hele veien fra Terråk til og med 60-sonen på Vassås.
2. Vassåsbrua er bygget med enkel kjørebane med møteplass. Brua bør skiltes med ”smalere vei” og det bør settes opp skilt for møteplass. Vegetasjonen på begge sider av brua bør ryddes for å gi best mulig oversikt over møtende trafikk.
3. På Terråk er det gang- og sykkelvei fram til Terråk bru. Denne bør skiltes og asfalteres, samt at gangstien videreføres fram til Mattiasmoen.
4. På Skarstad i Åbygda er det en lang rettstrekning med 80-sone som går gjennom bebyggelse og med gårder på begge sider av veien. Trafikantene som passerer har ofte høy fart. Fartsgrensen bør reduseres til 60.

6.2.3. Fylkesvei 3

1. Krysset mot boligfelt på Møllerøya er uoversiktlig. Høyregelen gjelder, men det er flere trafikanter som ikke oppfatter dette. Krysset bør skiltes og vegetasjonen ryddes for å oppnå bedre sikt.

6.2.4. Fylkesvei 5

1. På strekningen mellom Bindalseidet sentrum og Kalvika ferdes skolebarn. Strekningen har 60-sone, men bør reduseres til 50 i tillegg til at gang- og sykkelvei forlenges ned mot Kalvika.

6.2.5. Fylkesvei 6

1. Fra krysset mellom fylkesvei 5 og 6, avkjørsel til Rødlia, bør det etableres gang- og sykkelvei. Den smale veien medfører trafikkrisiko for de myke trafikantene og en gangvei vil redusere trafikkrisikoen betraktelig.
2. I krysset mellom Åkvika og Røytvoll må vegetasjonen ryddes for å bedre sikten.
3. Veistrekningen fra Bindalseidet til Bøkestad er bratt og her ferdes mange myke trafikanter til og fra fritidsaktiviteter. Strekningen bør reduseres til 60-sone fram til bebyggelsen øverst på Bøkestad.
4. I øverste sving før Skjelsvik avslutter rekkverket tidlig mot sør. Dette bør forlenges. I nederste sving før Skjelvik mangler rekkverk og dette må settes opp.
5. I krysset ved Åkvika begrenses sikten av vegetasjon. Her må det ryddes både i krysset og langs veien mot Åkvika. Fartsgrensen bør reduseres fra 60-sone til 50-sone.

6.2.6. Fylkesvei 17

1. Veistrekning mellom Årsandøy og Foldereid er den strekningen langs fylkesvei 17 i Bindal som er mest ulykkesutsatt. Flere punkter langs denne strekningen er i særskilt dårlig forfatning og kommunen mener det er et stort behov for opprustning av fylkesveien. Veien består av svært mange og krappe svinger, og disse kurvene bør rettes ut. Bedre skilting langs veien er også tiltak for å bedre sikkerheten.
2. På initiativ fra Nærøy kommune er det igangsatt et utredningsprosjekt for opprustning av veistrekningen fra Høylandet til Holm. Prosjektet støttes av Bindal kommune.
3. På sørsida av Hestnestunnelen er det i perioder av året sterk blindingseffekt som følge av solskinn i vannet. Tunnelåpningens plassering i forhold til solskinn medfører generelt en stor utfordring for øyets omstillingsevne, og forholdet bør skiltes.
4. Holm fergeleie er med i planen til Statens Vegvesen i forbindelse med prosjekt Nasjonal turistvei. Prosjektet vil føre til utbygging og forbedring av fergeleiet.
5. Bussholdeplassene på Årsandøy og Kjelleidet er knutepunkter der det foretas busskifte. Bussholdeplassene oppleves som trafikkfarlige på grunn av manglende belysning.
6. Arealet til bussholdeplassen på Årsandøy er for lite i forbindelse med busskifte. Strekningen der busslommen er plassert har begrenset sikt langs veien. I tillegg skaper manglende belysning og høy fart tidvis trafikkfarlige situasjoner. Fartssonen bør reduseres fra 80-sone til 60-sone fra rasteplassen til Årsandøy krysset.
7. Montering av veilys ved Årsandøy, Kjelleidet og Kveinsjø veikryss vil øke trafikk sikkerheten.

8. Avkjøringen til Solstad kirke på Holm er plassert i en sving og er svært uoversiktlig. Ved fergeankomst er det spesielt stor trafikk forbi kirken. Avkjørsel må flyttes.
9. Ved Lian er det stor trafikk tetthet. Her bør det monteres veilys.
10. Strekningen mellom Holm og Bindalseidet er et rasutsatt område. Det er stor trafikk tetthet i området og skolebussen kjører langs strekningen to ganger daglig. Det skal settes i gang rassikring slik at farlige situasjoner i forbindelse med ras ikke forekommer.
11. I Kveinsjøen er det i dag 80-sone. Denne bør reduseres til 60.

6.2.7. Fylkesvei 770

1. Trafikken ved Kjella skole og barnehage viser at det er stort behov for å ivareta trafikksikkerheten for elevene og barnehagebarna. Etablering av gang- og sykkelvei forbi skolen og barnehagen og til bebyggelse i nord- og sørgående retning vil bedre trafikksikkerheten betraktelig.
2. Veien fra Kjærstad til Kjella skole er smal og medfører forbikjøringsproblemer for store kjøretøy. Veien bør utbedres.
3. Strekning fra Bogen til ca. 1,5 km nord for krysset, bør reduseres til 60- sone.
4. Berghammer like nord for Bogen medfører smal og uoversiktlig vei. Veien bør utvides.
5. 60-soneschild ved Helge Gutvik flyttes til etter avkjørsel på grunn av avkjørsel/snuplass for buss. Veilys anlegges for opplysning av avkjørsel.
6. Det bør utarbeides tiltak for å unngå elgpåkjørsel mellom Kjelleidet og Bogen.

6.2.8. Fylkesvei 801

1. For å øke trafikksikkerheten på strekningen mellom Terråk og Fallvekkvatnet bør det etableres gang- og sykkelvei slik at mange trafikanter kan ferdes trygt. Fallbekkvatnet er det største utfartsstedet og en populær badeplass i indre Bindal. Perioder med stor trafikk gjør at behovet for gang- og sykkelvei er stort.

Langs strekningen er det 80-sone og med stor trafikk av gående og syklende som i perioder ferdes langs veien, oppfattes det som en risikostrekning for mange trafikanter. Fartsgrensen bør reduseres til 60-sone i tillegg til at det settes opp varselschild for utfartsområdet ved Fallbekkvatnet.

2. Ved utfartsområdet til Terråkmarka bør det utarbeides bedre parkering. Det er et mye brukt turområde og på grunn av manglende parkeringsplass står det biler parkert langs fylkesveien. Dette medfører et uoversiktlig trafikkbilde som kan skape alvorlige ulykker.

3. I svingen like sør for Sandvika blir veien smalere, noe som fører til farlige situasjoner når trafikk treffes her. Veibanen bør utvides.
4. Trafikkskilt med stor elgfare etableres på strekningen mellom Terråk og Årsandøy.
5. I Smestadkrysset på Terråk er det tidvis stor trafikk av trailere som passerer her. Det hender førere tar god fart fra toppen av Brukspakken for å kompensere for problemer opp bakken mot Langstrandhøgda. Kombinasjonen høy fart og barn som ferdes i området gir farlige situasjoner. Det må vurderes tiltak for å bedre trafikksikkerheten rundt krysset.

6.2.9. Fylkesvei 802

1. I 80-sonen på Hollup er det et område med utkjørsel fra enkeltboliger og samleutkjørsel fra gruppebebyggelse. Veien er tilsynelatende lang med enkel rettstrekning, men inneholder høydeforskjeller som medfører «blindpunkt». Det er ikke forkjørsvai, noe som kan medføre farlige situasjoner, spesielt i krysset mot Refsnes. Forslag til tiltak er redusert fartsgrense eller at fylkesvei 802 oppgraderes til forkjørsvai.