

PLAN-  
OG  
DRIFT

KOMMUNEDELPLAN TRAFIKKSIKKERHET  
2018-2021

HANDLINGSPLAN  
2018-2019

Storfjord kommune

### **ENDRINGSKONTROLL**

<b>Rev./dato</b>	<b>Avsnitt</b>	<b>Beskrivelse av endring</b>	<b>Referanse</b>
02.01.2018	5.5	<i>Bompenger E6/E8 er tatt ut av planen</i>	<i>Kommunestyresak 53/17</i>

## Innhold

ENDRINGSKONTROLL.....	2
1. OVERORDNEDE PLANER. ....	4
1.1. Nasjonale planer. ....	4
1.2. Fylkeskommunal plan. ....	4
1.3. Overordnet kommunedelplan for trafiksikkerhet.....	5
2. VISJON, MÅL OG OPPFØLGING.....	5
2.1. Visjon nasjonalt og regionalt.....	5
2.2. Hovedmål.....	6
2.3. Delmål.....	6
3. DAGENS ORGANISERING AV TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET I STORFJORD KOMMUNE.....	6
4. REGISTRERINGER OG PROBLEMANALYSE.....	7
4.1. Registreringer-hele landet.....	7
4.2. Problemanalyse.....	7
4.3. Trafikkulykkesdata for Troms, innhentet fra Statens vegvesen.....	8
4.4. Ulykkesdata for Storfjord 2007-2016.....	13
4.5. Sammendrag Storfjord kommune 2007-2016.....	17
5. TILTAK.....	17
5.1. Kommunale tiltak:.....	18
5.2. Organisatoriske tiltak.....	18
5.3. Tiltak på veinettet, kommunale veier.....	19
5.4. Fylkesveier (Fv).....	20
5.5. Stamveinettet, E6/E8.....	22
5.6. Gang-/sykkelveier.....	22
5.7. Trafikkopplæring i skolen og i småbarnalderen.....	23
5.8. Trafikkinformasjon.....	23
5.9. Kontroll og overvåking.....	24
5.10. Tiltak utenfor det tradisjonelle trafiksikkerhetsarbeidet.....	24
6. ADMINISTRATIVE OG BUDSJETTMESSIGE KONSEKVENSER.....	24
7. TILTAKSDEL.....	25
7.1. Oversikt over tidligere gjennomførte trafiksikkerhetstiltak:.....	26
7.2. Tiltak. Nye gang-/sykkelveier (GS) og busslommer langs offentlige veier.....	27
7.3. Tiltak. Reviderte fartsgrenser offentlige veier.....	28
7.4. Tiltak. Veilysanlegg.....	29
7.5. Tiltak. Veirekkverk.....	29
7.6. Tiltak. Kommunale veier.....	30
7.7. Tiltak langs E6/E8.....	30
7.8. Vedlikehold av trafiksikkerhetsmessig betydning.....	30
8. HANDLINGSPLAN TRAFIKKSIKKERHET 2018-2019.....	32
8.1. Fysiske trafiksikkerhetstiltak 2018-2019, gang- og sykkelveier.....	33
8.2. Trafikantiltak.....	34
8.3. Veien og veimiljøet.....	34
8.4. Kjøretøy, egne.....	34
8.5. Andre trafiksikkerhetstiltak. Storfjord brann- og redning.....	35
9.0 Kart fartsgrenser.....	36

## **1. OVERORDNEDE PLANER.**

### **1.1. Nasjonale planer.**

St. melding nr. 46 (1999-2000) om "Nasjonal transportplan 2002-2011" ga strategiplanen "Trafiksikkerhet på veg 2002-2011" som gir en samlet framstilling og utdyping av tiltak og prioriteringer i trafiksikkerhetsdelen i Nasjonal transportplan (NTP). Gjennom NTP introduseres Null-visjonen for første gang i Norge som grunnlag for det langsiktige trafiksikkerhetsarbeidet. Null-visjonen medfører en sterkere fokusering på de alvorligste ulykkene, og den innebærer en visjon om at ingen mennesker skal bli drept eller få livsvarig helsetap på grunn av veitrafikken.

"Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet 2010-2013" er utarbeidet av Vegdirektoratet, Politidirektoratet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet og Trygg Trafikk. Planen bygger på NTP 2010-2019. Det nye i denne planen er at Utdanningsdirektoratet er tatt med som en av hovedaktørene. Likeledes er fylkeskommunene trukket med i planene etter at forvaltningsreformen har gitt fylkene ansvar for store deler av det tidligere riksveinettet. Det er også nytt at det for første gang opereres med et konkret måltall for reduksjon av antall drepte og hardt skadde i veitrafikken. Regjeringen har besluttet at trafiksikkerhetsarbeidet i Norge skal være basert på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte og hardt skadde i veitrafikken i Norge - Nullvisjonen. Stortinget har ved behandling av St.melding nr 16 (2008-2009) NTP 2010-2019 besluttet at det som et etappemål på vei mot nullvisjonen skal settes som ambisjon at antall drepte og hardt skadde i veitrafikken skal reduseres med minst 1/3 innen 2020.

### **1.2. Fylkeskommunal plan.**

Troms Fylkeskommune har vedtatt følgende planer som kommunene bør ta hensyn til i sitt planarbeide:

- Fylkesveiplan 2010-2019.
- Handlingsplan for gang- og sykkeltilrettelegging i Troms 2011-2020.

Fylkeskommunen følger opp NTP 2010-2019 og Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet 2010--2013 og slutter seg til nullvisjonen og etappemålet om å redusere antall drepte og hardt skadde i veitrafikken med 1/3 innen 2020.

Troms Fylkeskommune har gjennom "Handlingsplanen for gang- og sykkeltilrettelegging i Troms 2011-2020" satt av 5 mill kr hvert år i 10 år og Trafiksikkerhetsutvalget bidrar med 5 mill fra sitt budsjett i like mange år. Dette gir til sammen 10 mill kr pr år. Midlene som tildeles av Troms Fylkeskommune skal dekke 80 % av kostnadene i det enkelte prosjekt. Kommunenes egenandel er 20 %.

Kommunene kan søke om tilskudd til fortau, sikring av overganger, sykkelfelt, gangveier, sykkelveier, snarveier, opphøyde gangfelt, skilting, veilys, busslommer osv. Fylkeskommunen krever at kommunene har oppdaterte trafiksikkerhetsplaner og egenfinansiering for å få tildelt støtte. Fylkeskommunen legger vekt på at omsøkte tiltak er i henhold til faglige retningslinjer for utforming av veianlegg. Her nevnes spesielt at følgende håndbøker fra Statens vegvesen bør følges ved planleggingen:

- Håndbok V122. Sykkelhåndboka,
- Håndbok V129. Universell utforming av veger og gater
- Gåboka. Av Inge Dahlman, Landskapsarkitekt mmla, Landskapsfabrikken.

I fylkeskommunens prioriteringsliste over gang-/sykkelveiprosjekter (GS) som er planlagt gjennomført i perioden 2011-2020 er følgende anlegg opprinnelig tatt med i Storfjord:

-Nr 37 - Fv 322 GS Kitdal bru til Borgen. Lengde 730 m. Kostnad 4 mill.

-Nr 38 - Fv 321 GS Kitdal bru retning Signaldal. Lengde 500 m. Kostnad 1 mill.

De oppgitte kostnadsanslagene er altfor lave. Revidert kostnadsanslag bør ta utgangspunkt i en byggekostnad på kr 12000-kr 18000 pr meter ferdig gang-/sykkelvei.

Kommunen må følge opp saken og igangsette arbeidet med utarbeiding av reguleringsplaner, byggeplaner og anbud. De reelle kostnadene til prosjektene vil ikke framkomme før detaljprosjektering med kostnadsberegning er utført.

**Troms Fylkeskommune opplyser i hørings svar at de ikke lengre følger den vedtatte planen.**

Fylkeskommunen har tidligere satt opp følgende prioriteringskriterier for søknader om trafiksikkerhetstilskudd:

- Skolevei
- Planstatus. (Antas å være foreldet da de fleste kommuner har utarbeidet trafiksikkerhetsplaner).
- Tiltakets effekt på sikkerheten for gående og syklende.

### **1.3. Overordnet kommunedelplan for trafiksikkerhet**

Kommunedelplanen for trafiksikkerhet skal ta for seg hele "trafikkbildet" og er en overordnet plan som viser kommunens mål, visjoner, organisering av trafiksikkerhetsarbeidet osv. Denne planen rulleres hvert 4. år dersom ikke annet blir bestemt.

Storfjord kommunestyre vedtok første kommunedelplan for trafiksikkerhet 2001 - 2004 i sak 38/01 den 01.06.2001. Kommunedelplanen ble vedtatt etter initiativ fra Statens vegvesen og Trygg Trafikk. Disse inviterte i 1998 kommunene i Troms til å igangsette arbeidet med å utarbeide kommunale trafiksikkerhetsplaner. Bakgrunnen for initiativet ligger i vedtak i Stortinget fra 1996 hvor det heter at "Stortinget ber regjeringen stimulere flere kommuner til å utarbeide handlingsplaner for trafiksikkerhet, blant annet ved å sette slike handlingsplaner som en forutsetning for å få midler fra Aksjon skolevei". Disse kriteriene for å få tilskudd til kommunalt trafiksikkerhetsarbeide gjelder fortsatt i 2017.

I ettertid er følgende planrevisjoner vedtatt av kommunestyret:

- Planrevisjon 2008-2011 vedtatt 08.09.2004.
- Planrevisjon 2012-2015 vedtatt 25.01.2012..

Handlingsplan for trafiksikkerhet

Handlingsplanen for trafiksikkerhet utarbeides med basis i kommunedelplan for trafiksikkerhet. Handlingsplanen rulleres annethvert år, og skal inneholde konkrete tiltak som aktørene i trafiksikkerhetsarbeidet skal gjennomføre. Tiltakene i planen skal være økonomisk forankret i årsbudsjettet slik at den vedtatte handlingsplanen blir gjennomførbar.

## **2. VISJON, MÅL OG OPPFØLGING.**

### **2.1. Visjon nasjonalt og regionalt**

**Regjeringens overordnede mål for transportpolitikken er:**

I NTP 2010-2019 (St.meld nr 16) vedtatt 11.06.2009 er følgende hovedmålsetninger gitt:

Bedre framkommelighet og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekraften i næringslivet og bidra til å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret.

Transportpolitikken skal bygge på visjonen om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren.

Transportpolitikken skal bidra til å begrense klimautslipp, redusere miljøskadelige virkninger av transport, samt bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på miljøområdet.

Transportsystemet skal være universelt utformet.

**Fylkeskommunens overordnede visjon:**

Fylkeskommunen følger opp NTP 2010-2019 og Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet 2010-2013 og slutter seg til nullvisjonen og etappemålet om å redusere antall drepte og hardt skadde i veitrafikken med 1/3 innen 2020.

0-visjonen tar utgangspunkt i at ulykker alltid vil skje på grunn av at mennesket ikke er ufeilbarlig. Trafikksystemet skal imidlertid være utformet og fungere slik at konsekvensene av menneskets feil ikke er fatale.

**Kommunens visjon.**

Det er naturlig at kommunen følger visjonene fra overordnede myndigheter i planarbeidet:

**Storfjord kommune viderefører Nullvisjonen, og legger denne til grunn for sitt trafiksikkerhetsarbeide.**

## **2.2. Hovedmål**

Hovedmålet er et langsiktig mål som skal bringe oss nærmere visjonen. Troms Fylkeskommune har satt som overordnet mål "Bedre trafiksikkerhet for alle i Troms." Storfjord kommune mener at det er viktig å følge opp fylkeskommunens hovedmålsetning i kommunens egen kommunedelplan for trafiksikkerhet da dette gir en god sammenheng mellom fylkets overordnede plan og kommunens egen trafiksikkerhetsplan.

### **Kommunens hovedmål:**

**Storfjord kommune har som hovedmål for trafiksikkerhetsarbeidet:**

- **Bedre trafiksikkerhet for alle i Storfjord.**

## **2.3. Delmål**

Delmålene presiserer på hvilke områder det er viktigst å konsentrere innsatsen for å nå hovedmålet. For å kunne se utviklingen over tid er det viktig at et eller flere av delmålene innen hvert tiltaksområde kan etterprøves.

Troms Fylkeskommune har satt opp følgende delmål i trafiksikkerhetsplanen:

- Redusert antall skadde og drepte med 1/3 innen 2020.
- Økt trygghet i trafikken
- Trafiksikkerhet i fokus

Storfjord kommune ønsker å følge opp de delmålene som Troms Fylkeskommune har satt opp i sin plan da dette vil være med på å gi en helhetlig plan for trafiksikkerhetsarbeidet i Troms.

### **Delmål Storfjord kommune**

**Storfjord kommune har følgende delmål for trafiksikkerhetsarbeidet:**

- **Redusert antall skadde og drepte med 1/3 innen 2020.**
- **Økt trygghet i trafikken**
- **Trafiksikkerhet i fokus**

**Delmålene følges opp med satsingsområder og tiltak i tiltaksdelen.**

## **3. DAGENS ORGANISERING AV TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET I STORFJORD KOMMUNE**

**Kommunestyret** er hovedansvarlig for trafiksikkerhetsarbeidet som kommunens øverste politiske myndighet.

**Plan- og driftstyret** har det daglige politiske ansvar for trafiksikkerhetsarbeidet. Andre hovedutvalg og formannskapet har delansvar for trafiksikkerhetsarbeidet innen sine ansvarsområder. Det er viktig at for eksempel **levetårsutvalget** tar ansvar for trafikkopplæring og trafiksikkerhet i forbindelse med barn og ungdom i barnehage, skole og ved fritidsaktiviteter. **Helsestasjonen** skal ta seg av trafiksikkerhetsarbeidet for nyfødte og foreldre. Trafiksikkerhetsarbeidet kan derfor sies å være et tverrfaglig arbeide som bør settes på dagsorden innen alle politiske utvalg og alle etater.

**Rådmannen** gjennom driftsetaten har hovedansvaret for det daglige trafiksikkerhetsarbeidet og trafiksikkerhetsplanleggingen. Dette er naturlig da etaten har administrativt og budsjettmessig ansvar

for kommunale veier og gang/sykkelveier, samt planarbeide i forbindelse med arealplaner og reguleringsplaner.

Trafikksikkerhetsarbeidet anses i dag å gripe inn i alle kommunale etater på en eller annen måte. Alle etater må derfor ha en plan for sin virksomhet innen fagområdet.

#### **4. REGISTRERINGER OG PROBLEMANALYSE.**

##### **4.1. Registreringer-hele landet.**

Statens vegvesen har siden 2005 gjennomført analyser av alle dødsulykker i vegtrafikken. Analysene skal gi vegvesenet en dypere forståelse av aktuelle skademekanismer og årsaksforhold.

På landsbasis var det en oppgang av dødsulykker fra 202 i 2005 til 237 i 2008. Fra 2009 har dødsulykkene gått kraftig ned til 135 i 2014, 102 i 2015 og 128 i 2016.

Møteulykkene utgjør den største ulykkestypen i perioden 2005-2016 med 36 % av dødsulykkene og 39 % av de omkomne.

Utforkjøringsulykkene utgjør den nest største ulykkestypen i perioden med 35 % av dødsulykkene og med 34 % av de omkomne.

Dødsulykker med fotgjenger utgjør ca 13 % av antall dødsulykker.

##### **4.2. Problemanalyse.**

Ved analyse av alle dødsulykker har Statens vegvesen forsøkt å avdekke medvirkende faktorer i dødsulykkene i perioden 2005-2015. Medvirkende faktorer er gruppert i faktorer knyttet til trafikant, kjøretøy, vei og veimiljø, vær og føreforhold.

##### **Trafikant:**

- Manglende førerdyktighet er sannsynlig medvirkende årsak i 50 % av dødsulykkene.
- Høy fart etter forholdene eller fart godt over fartsgrensene har vært en sannsynlig medvirkende årsak i 42 % av dødsulykkene i perioden.
- Kjøring i ruspåvirket stand har vært en sannsynlig medvirkende faktor i 21 % av dødsulykkene.
- Tretthet har vært en sannsynlig medvirkende årsak i 13 % av tilfellene og sykdom i 11 % av tilfellene i perioden.

##### **Veien og veimiljøet:**

I perioden 2005-2016 har forhold knyttet til veien og veimiljøet vært sannsynlig medvirkende faktor i 27 % av dødsulykkene. Veiens linjeføring, sikthindringer, hull og defekter og mangelfull skilting og oppmerking er de viktigste faktorer som har innvirkning på ulykkene. Forhold ved veien og veimiljøet er sjelden vurdert å være en direkte ulykkesårsak.

##### **Kjøretøy:**

I perioden 2005-2013 har feil og mangler ved kjøretøyene sannsynligvis medvirket til dødsulykkene. De viktigste feilene eller manglene er dårlige dekk-/hjulustrustning samt dårlige bremseser.

##### **Vær- og føreforhold:**

Vanskelige værforhold med dårlig sikt, snø, is, og glatt føre antas å ha hatt medvirkende årsak i ca 15 % av tilfellene i perioden.

##### **Faktorer som har medvirket til skadeomfanget:**

Statens vegvesen har oppgitt følgende medvirkende faktorer til skadeomfanget, dvs at ulykkene fikk dødelig omfang:

- 25 % av omkomne personer i bil i 2016 brukte ikke bilbelte. I perioden 2005-2016 er andelen 40 %.
- 6 av de 22 omkomne personene på motorsykkel i 2016 brukte ikke hjelm eller brukte hjelmen feil. I perioden 2005-2016 er andelen som ikke brukte hjelm eller brukte den feil 20 %.
- 5 av 12 omkomne syklistere i 2016 brukte ikke hjelm. I perioden 2005-2016 brukte ikke 56 %

av omkomne syklister hjelm.

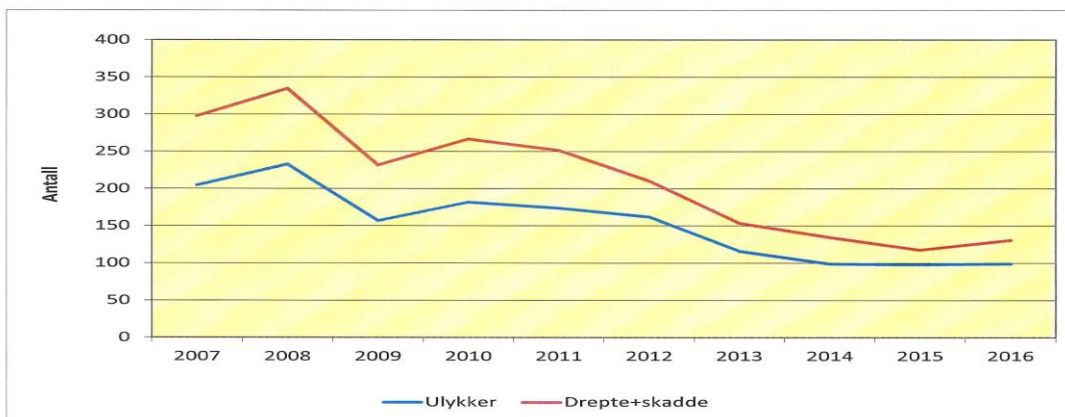
- Høy fart.
- Stor forskjell i vekt og energimengde mellom involverte kjøretøy kan ha bidratt i 25 % av dødsulykkene i perioden.
- Utilstrekkelig innebygget passiv sikkerhet i kjøretøy kan ha bidratt i 37 % av dødsulykkene. Dette gjelder i stor grad eldre biler.
- Farlig sideterreng antas å ha medvirket til at 52 % av utforkjøringsulykkene og 20 % av alle dødsulykker i 2016 fikk dødelig omfang. Samlet for hele perioden er andelen 22 %.

#### 4.3. Trafikkulykkesdata for Troms, innhentet fra Statens vegvesen.

Trafikkulykkesdata fra hele Troms brukes for å vise trenden i trafikkulykker over tid. Dataene for Storfjord er for få til å få en statistisk sikker trend.



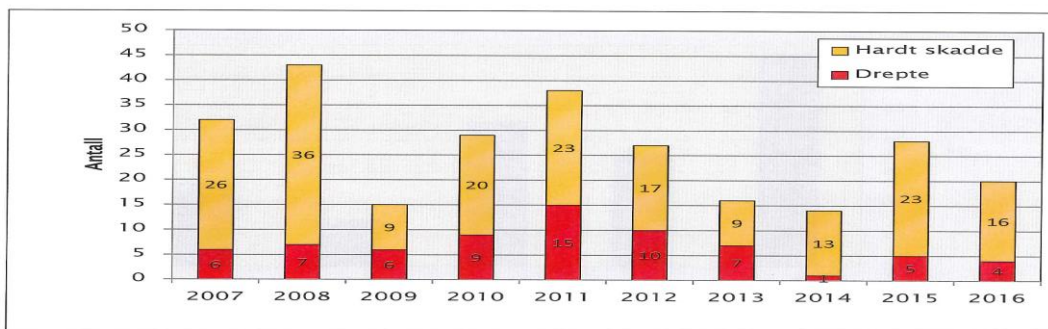
### Ulykker og drepte og skadde



Antall ulykker og antall drepte og skadde er mer enn halvert i perioden.



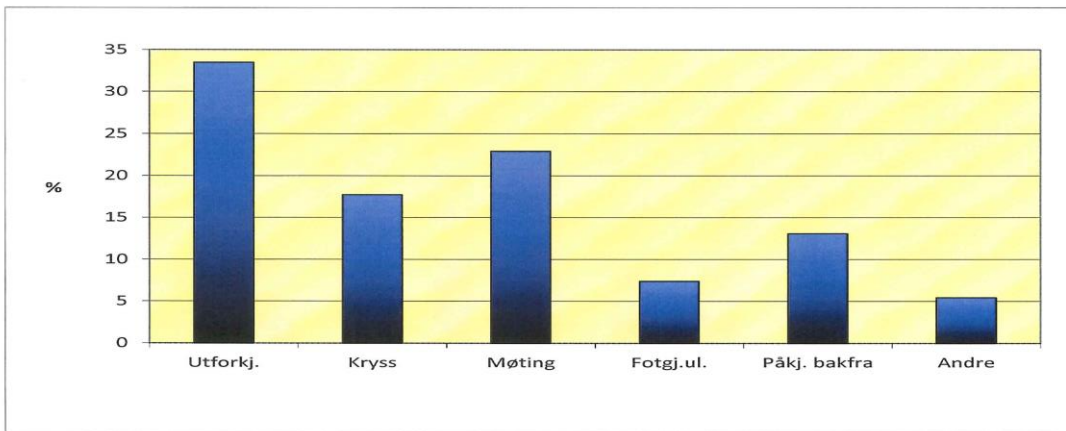
### Drepte og hardt skadde personer



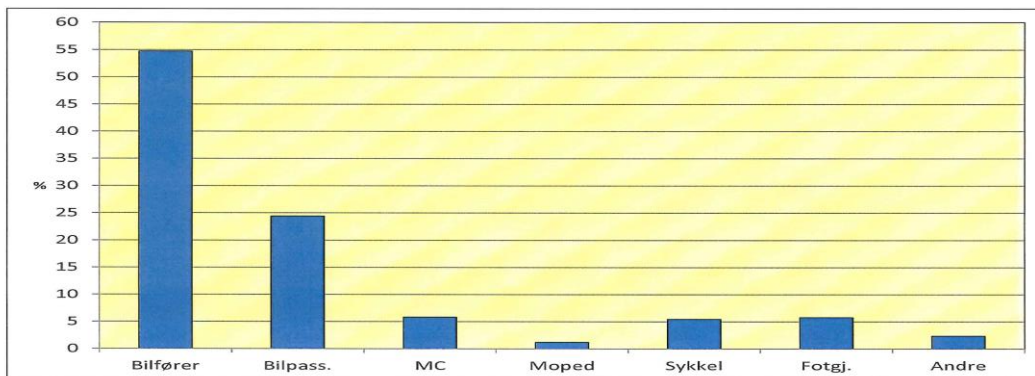




## Perioden 2013–2016: Ulykkestyper



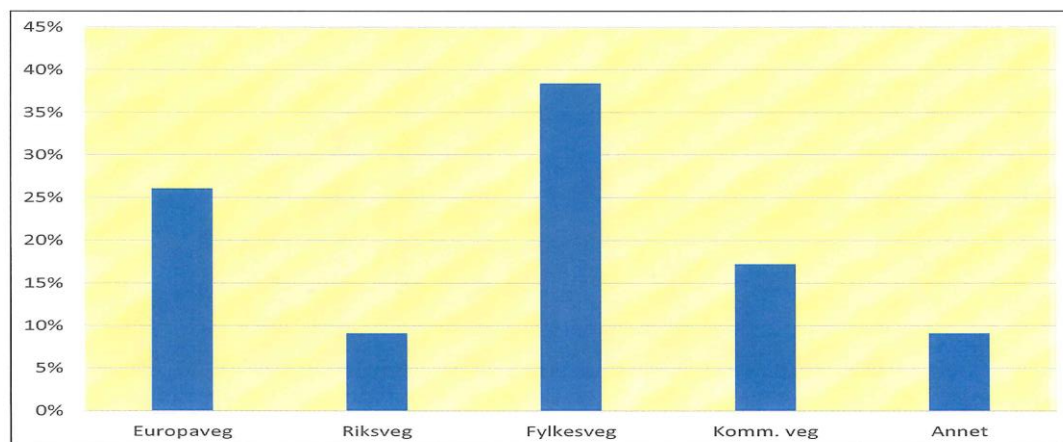
## Perioden 2013–2016: Trafikantgrupper





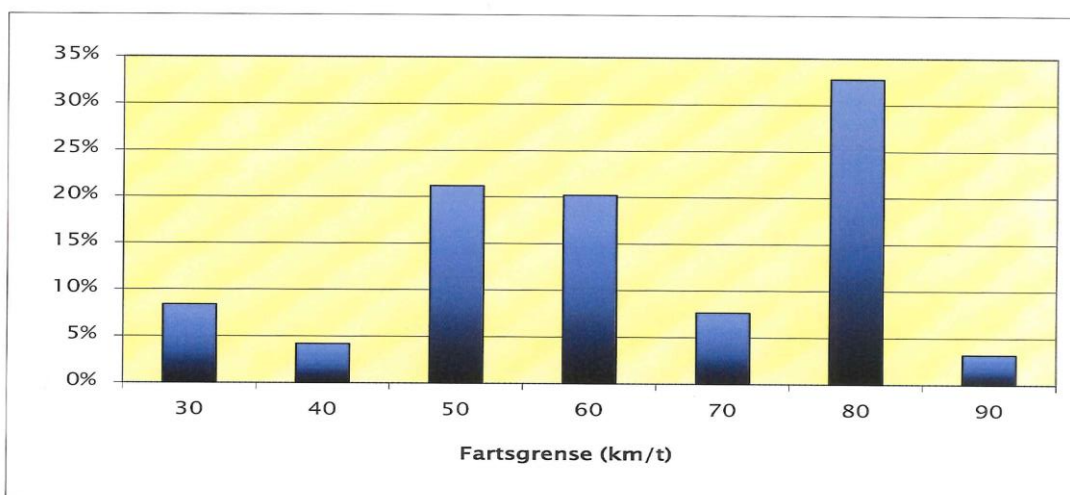
### Perioden 2013–2016:

## Ulykker og vegtype

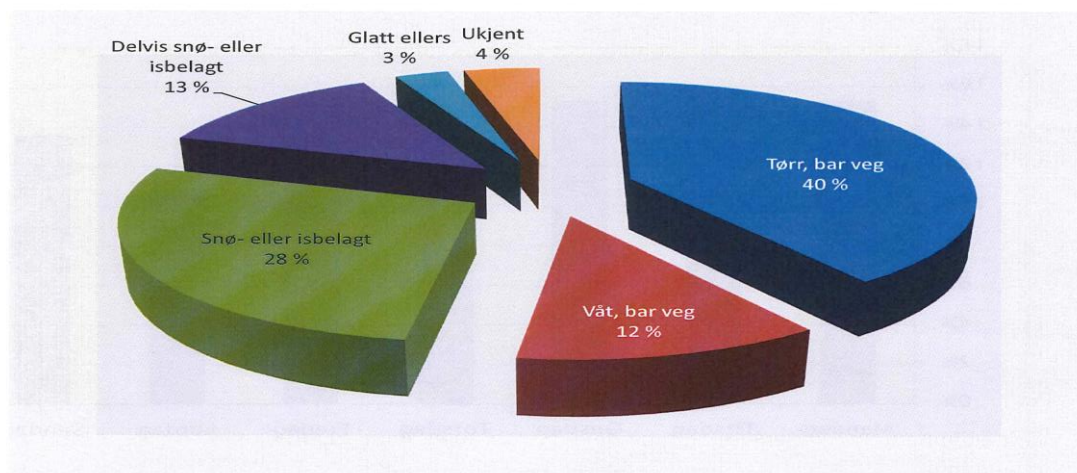


### Perioden 2013–2016:

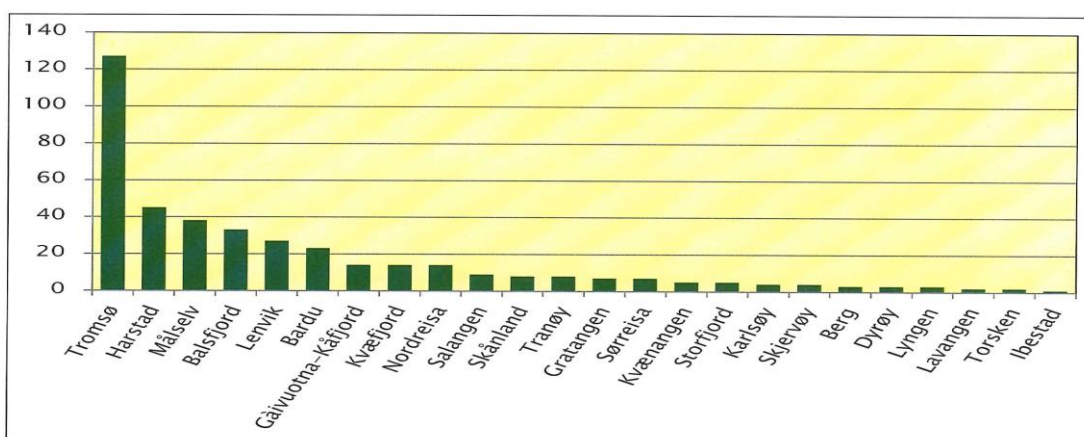
## Ulykker og fartsgrense



## Perioden 2013–2016: Ulykker og føreforhold

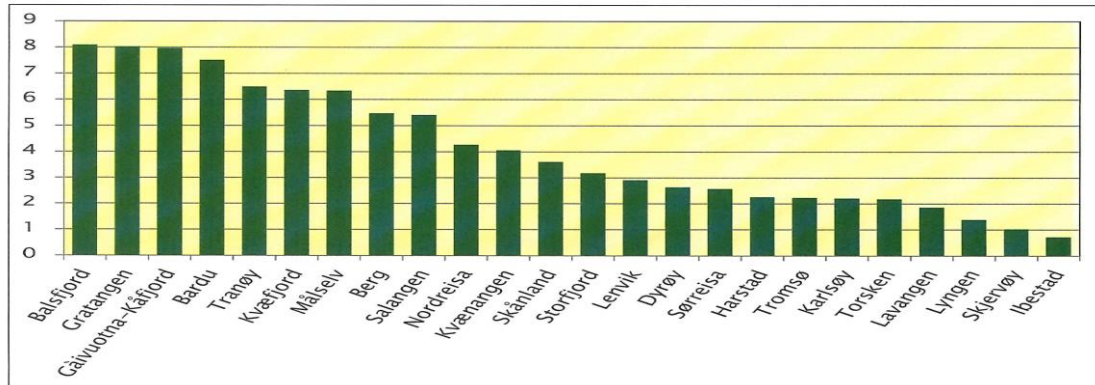


## Sum perioden 2013–2016: Antall ulykker pr. kommune

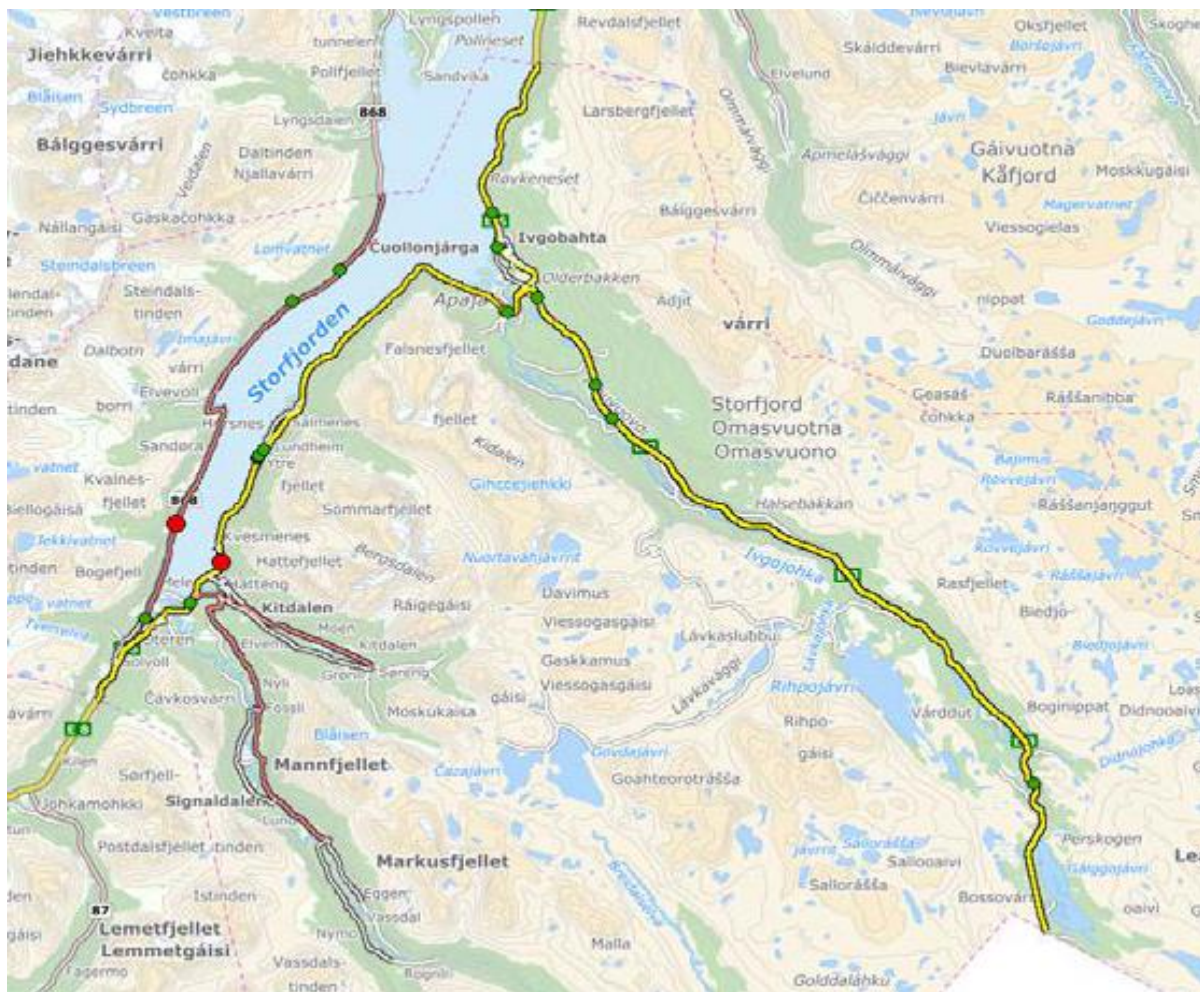




**Sum perioden 2013–2016:**  
**Drepte/skadde pr. 1 000 innbyggere**



Trafikkulykker med personskade 2009-2016



#### 4.4. Ulykkesdata for Storfjord 2007-2016.

Alle ulykkesdata er innhentet fra Statens vegvesen.

#### Trafikkulykker med personskade 2007 - 2016

<b>Utvalg</b>	Arbeidsutvalg (temporært)
<b>Innhold</b>	nivå 1: Kommune = Storfjord. År = 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016.

#### Antall ulykker fordelt årstall

År	Antall ulykker	Antall drepte/skadde	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
2007	5	12	0	3	9
2008	2	3	1	0	2
2009	4	5	2	0	3
2010	4	6	0	0	6
2011	5	9	0	1	8
2012	2	2	1	0	1
2014	1	1	0	0	1
2015	2	2	0	2	0
2016	3	4	0	1	3
<b>Sum</b>	<b>28</b>	<b>44</b>	<b>4</b>	<b>7</b>	<b>33</b>

#### Trafikkulykker med personskade 2007 - 2016

#### Uhellskategori - skadegrad

Uhellskode hovedkategori	Antall ulykker	Antall drepte/skadde	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
Annet	0	0	0	0	0
Fotgj.ul	0	0	0	0	0
Kryssul.	2	2	0	0	2
Møteul.	9	19	1	7	11
Påkj.bakfra	0	0	0	0	0
Utforkj	17	23	3	0	20
<b>Sum alle</b>	<b>28</b>	<b>44</b>	<b>4</b>	<b>7</b>	<b>33</b>

## Trafikkulykker med personskade 2007 - 2016

### Antall ulykker fordelt måned

Måned	Antall ulykker	Antall drepte/skadde	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
Februar	2	2	1	0	1
Mars	2	9	0	3	6
Mai	2	2	1	0	1
Juni	2	3	0	0	3
Juli	5	6	0	0	6
August	3	4	2	0	2
September	2	3	0	1	2
Oktober	1	1	0	0	1
November	5	5	0	1	4
Desember	4	9	0	2	7
Sum alle	28	44	4	7	33

## Trafikkulykker med personskade 2007 - 2016

### Antall ulykker fordelt på ukedag

Ukedag	Antall ulykker	Antall drepte/skadde	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
Mandag	1	1	0	0	1
Tirsdag	2	5	0	0	5
Onsdag	1	3	0	0	3
Torsdag	7	8	2	1	5
Fredag	5	6	0	2	4
Lørdag	6	12	0	3	9
Søndag	6	9	2	1	6
Sum alle	28	44	4	7	33



## Trafikkulykker med personskade 2007 - 2016

### Trafikantgruppe - skadegrad

Trafikantgruppe	Antall drepte/skadde	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
Bilfører	23	3	2	18
Bilpassasjer	17	1	4	12
Person lett MC	3	0	1	2
Person annen MC	1	0	0	1
Person moped	0	0	0	0
Person sykkel	0	0	0	0
Fotgjenger	0	0	0	0
Aker	0	0	0	0
Andre	0	0	0	0
<b>Sum alle</b>	<b>44</b>	<b>4</b>	<b>7</b>	<b>33</b>

## Trafikkulykker med personskade 2007 - 2016

### Aldersgruppe - skadegrad

Aldersgruppe	Antall drepte/skadde	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
0- 5	0	0	0	0
6- 9	0	0	0	0
10-14	2	0	0	2
15-17	5	0	0	5
18-20	3	0	1	2
21-24	1	0	0	1
25-34	13	3	2	8
35-44	11	0	1	10
45-54	2	0	0	2
55-59	2	0	1	1
60-64	2	1	0	1
65-69	2	0	2	0
70-74	0	0	0	0
75-79	0	0	0	0
80+	0	0	0	0
ukjent	1	0	0	1
<b>Sum alle</b>	<b>44</b>	<b>4</b>	<b>7</b>	<b>33</b>

## Trafikkulykker med personskade 2007 - 2016

### Aldersgruppe - trafikantgruppe

drepte-skadde

Aldersgruppe	Sum totalt	Bil fører	Bil passasjer	Person lett MC	Person annen MC	Person moped	Person sykkel	Fotgjenger	Aker	Andre
0-5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6-9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10-14	2	0	1	1	0	0	0	0	0	0
15-17	5	3	2	0	0	0	0	0	0	0
18-20	3	1	2	0	0	0	0	0	0	0
21-24	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
25-34	13	7	5	1	0	0	0	0	0	0
35-44	11	6	3	1	1	0	0	0	0	0
45-54	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0
55-59	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0
60-64	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0
65-69	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0
70-74	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
75-79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
80+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ukjent	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0

## Trafikkulykker med personskade 2007 - 2016

### Veg - skadegrad

Veg	Antall ulykker	Antall drepte/skadde	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
0	2	9	1	3	5
EV6	15	20	1	1	18
EV8	4	4	0	0	4
FV868	4	8	2	0	6
PG99999	2	2	0	2	0
PV99999	1	1	0	1	0
Sum alle	28	44	4	7	33



#### **4.5. Sammendrag Storfjord kommune 2007-2016.**

##### **Ulykker med personskade.**

- Antall ulykker med personskader varierer fra 1-5 pr år med et gjennomsnitt på 3.
- Utforkjøringer utgjør mer enn 50 % av ulykkene.
- Møteulykker utgjør noe over 30 % av ulykkene.
- Andre uhellskategorier utgjør mindre enn 10 % av ulykkene.
- Flest ulykker skjer i juli, november og desember.
- Flest ulykker skjer på ukedagene fra torsdag til søndag.
- Bilfører og bilpassasjer utgjør over 90 % av alle trafikkskade.
- I aldersgruppen 0-14 år er det 2 lettere skadde i perioden.
- I aldersgruppen 15-20 år er det 7 lettere skadde og 1 hardt skadd person.
- I aldersgruppen 25-44 år er det 3 drepte, 3 hardt skadde og 18 lettere skadde.
- I aldersgruppen 45-59 år er det 1 hardt skadd og 3 lettere skadde.
- I aldersgruppen 60-70 år er det 2 hardt skadde.
- I aldersgruppen over 70 år er det ingen skadde.
- EV6 har hatt 15 av tilsammen 28 ulykker.
- EV8 har hatt 4 av tilsammen 28 ulykker.
- Fv 868 har hatt 4 av tilsammen 28 ulykker.
- De andre veiene har hatt 5 av tilsammen 28 ulykker.

##### **Ulykkesveier og ulykkespunkt.**

- Det er i perioden ikke påvist spesielle ulykkespunkter i kommunen i statistikken, men ut fra lokalkunnskap anses følgende veistreknings å være ulykkespunkter:
- -Skibotnbrua
- -Veiområdet Oteren-Balsfjord grense.
- -Larsberg tunnelen og strekningen nord for tunnelen.
- -E8 Didnusvingene i Skibotndalen.
- -Veikryss fv 321/fv 322/Kitdalsveien.
- -Elgpåkjørsler, flere strekninger. Mulig tiltak blå reflekser.
- -Ev6, Ev8 og fv 868 er de mest ulykkesutsatte veier i kommunen.
- -På de kommunale veiene har det nesten ikke vært ulykker med trafikkskade.

##### **Ulykkesårsaker Storfjord kommune.**

Det finns ikke tilgjengelige data for ulykkesårsakene i Storfjord kommune, noe som er forståelig av personvern hensyn. Det antas at Storfjord kommune har omtrent samme mønster på ulykker som resten av landet.

Typisk ulykkessjåfør:

- Føreren av ulykkesbilen har vært en voksen person i beste alder. Han eller hun har i hovedsak hatt manglende førerdyktighet kombinert med for stor fart etter forholdene eller fart langt over fartsgrensene. I tillegg har ca 1 av 5 kjørt i ruspåvirket stand.

Typisk ulykkesvei:

- Hovedveinettet med Ev6 og Ev 8.

Typisk veiforhold:

- Bar vei.

#### **5. TILTAK.**

Statens vegvesen har gjennom sine dybdeanalyser av alle dødsulykker etter 2005 avdekket mulige faktorer som har medvirket til dødsulykkene i perioden 2005-2016. Analysene viser på en god måte hvordan skadeomfanget ved trafikkulykker kan reduseres.

I Storfjord skjer de fleste trafikkulykker med skadde eller drepte på stamveinettet eller på fylkesveinettet. Statens vegvesen har i de siste årene rehabilitert mange kilometer vegrekkverk langs stamveiene og ryddet og sikret sideterrenget. Dette arbeidet må videreføres.

Fylkeskommunen har gjort lite eller ingenting for å trafikksikre fylkesveiene. Storfjord kommune ber om at fylkeskommunen lager en plan for opprusting og trafikksikring av fylkesveinettet.

### 5.1. Kommunale tiltak:

Kommunale tiltak sett i forhold til problemanalysen under pkt 4.2.

Tiltak	Kommunens mulighet til påvirkning
<b>Trafikantopplæring</b> fra barnehage til godt voksenalder.	Kommunene har svært store muligheter til å drive trafikantopplæring eller medvirke til slik opplæring i barnehager, skoler og ved aktivt å støtte voksenopplæring av utsatte trafikantgrupper.
<b>Veien og veiforhold:</b> -teknisk god veistandard -optimal drift og vedlikehold -veirekkverk på farlige strekninger -riktig fartsgrense -mykgjøring av sideterreng	Kommunestyret styrer veiområdet gjennom årsbudsjett, økonomiplan og handlingsprogram og har dermed alle muligheter til å påvirke trafikksikkerheten langs kommunale veier. Kommunen påvirker og statlige og fylkeskommunale myndigheter gjennom innspill og krav i forbindelse med NTP og planer for fylkesveier.
<b>Kjøretøy</b>	Kommunens mulighet for påvirkning er liten unntatt ved egen kjøretøypark. Kommunens egne kjøretøy bør tilfredsstille alle sikkerhetskrav og miljøkravet til avgasser Euro 6. Ved fornyelse av bilavtaler skal deler av kjøretøyparken være hybridbiler eller elbiler.
<b>Vær- og føreforhold.</b> Kommunen kan redusere farene ved vanskelige vær- og føreforhold ved forebyggende brøyting og sandstrøing av veiene, riktige dimensjoner på stikkrenner og bruer osv.	Kommunen har gode muligheter til å påvirke føreforholdene ved å ha krav om framkommelighet i kontrakter for drift og vedlikehold. Instruksene bør evalueres.

### 5.2. Organisatoriske tiltak

Storfjord kommunestyre vil i forbindelse med planarbeidet understreke viktigheten og nødvendigheten av tverrfaglig samarbeide for at sluttresultatet skal bli best mulig.

**Storfjord kommunestyre** er øverste myndighet for trafikksikkerhetsarbeidet og skal vedta kommunedelplan for trafikksikkerhet og handlingsplan for trafikksikkerhet samt framtidige rullinger av disse planene. Kommunestyret skal også kunne gi retningslinjer for arbeidet. Kommunestyret skal gjennom årsbudsjettet og økonomiplanen bevilge tilstrekkelige budsjettmidler til trafikksikkerhetsarbeidet.

**Storfjord plan- og driftstyre** er ansvarlig for å utarbeide planrevisjoner og framlegge disse for kommunestyret til behandling. Hovedutvalget skal foreslå budsjett og gjennomføre fysiske tiltak i samsvar med vedtatte planer. Hovedutvalget skal prioritere tiltak og fremme søknader om tilskudd til trafikksikkerhetstiltak fra Troms Fylkes Trafikksikkerhetsutvalg (TFTU).

**Levekårsutvalget** er ansvarlig for å utarbeide og gjennomføre undervisningsopplegg for barn og unge i barnehage, førskole, barne- og ungdomsskole og i ungdomstiden. Undervisningsopplegget skal ha som mål å sikre at ingen barn eller ungdom blir skadet i trafikken.

**Levekårsutvalget** er og ansvarlig for å utarbeide tiltak som skal sikre folks helse i forhold til trafikkulykker i videste forstand. Slike tiltak kan være av forebyggende art i forbindelse med offentlig vei, trafikkarealer i offentlige bygninger, opplysningskampanjer og lignende.

Rådmannen er den administrative leder for samordningen av trafiksikkerhetsarbeidet.

**Storfjord kommunestyre er øverste ansvarlige myndighet for trafiksikkerhetsarbeidet og skal påse at trafiksikkerhetsplaner blir rullert og at det blir gitt nødvendige bevilgninger til trafiksikkerhetstiltak i samsvar med prioriteringer i kommunedelplanen og handlingsplanen for trafiksikkerhet. Trafiksikkerhetsarbeidet skal settes på dagsorden i alle hovedutvalg og inkluderes i utvalgenes planer som eget punkt. Hovedutvalgene skal påse at vedtatte trafiksikkerhetsplaner blir gjennomført innen sitt ansvarsområde, og at de blir rullert jevnlig. Rådmannen er hovedansvarlig for at trafiksikkerhetsarbeidet blir tverrfaglig ansvarliggjort gjennom ledermøter og i ledersamlinger**

### **5.3. Tiltak på veinettet, kommunale veier.**

Tiltakslisten bygger på innkomne forslag, samt tiltak foreslått av kommunens administrasjon.

#### **Kommunale samleveier (veier som fører til hovedveier).**

##### **5.3.1. Tverrdalsveien**

Veistandarden anses å være tilfredsstillende med asfaltert veibredde 5,00 m. Tverrdalsveien er omkjøringsvei for E6/E8 ved behov og veistandard og fartsgrense må ta hensyn til dette.

Tillatt hastighet settes ned til 60 km/t på grunn av antall husstander og avkjørsler.

Veilys er foreslått på delstrekning fv 868/Tverrdal bru.

##### **5.3.2. Fosseveien i Signaldalen**

Fosseveien har dårlig grusveistandard. Eksisterende fartsgrense 80 km/time opprettholdes pga liten trafikk og få husstander. Veien oppgraderes til god grusveistandard, noe som vil bedre trafiksikkerheten. Kavelfossen bru er dårlig og har svak bæreevne. Brua er trafikkfarlig for tyngre kjøretøy. Maksimal tillatt akseltrykk fastsettes til 4 tonn. Det skal ikke dispenseres fra dette. Brua bør på sikt utskiftes med ny bru både av trafiksikkerhetshensyn og av beredskapshensyn.

##### **5.3.3. Eggaveien i Signaldalen**

Eggaveien har dårlig grusveistandard. Eksisterende fartsgrense 80 km/t opprettholdes pga liten trafikk og få husstander. Liten bru ved Egga gård bør utskiftes eller utbedres. Vannløpet under brua har for liten dimensjon ved storflom, noe som kan medføre avgravd vei og liten framkommelighet. Tverrelva ved Eggen gård bør opprenskes av NVE.

##### **5.3.4. Parasveien i Signaldalen**

Parasveien har dårlig grusveistandard på deler av strekningen.

Eksisterende fartsgrense 80 km/t opprettholdes da her er relativt liten trafikk og få husstander.

Oppgradering av veien til god grusveistandard vil bedre trafiksikkerheten.

##### **5.3.5. Kitdalsveien.**

Kitdalsveien har fast dekke og god veistandard unntatt i Paharutto. Det må iverksettes følgende trafiksikkerhetstiltak på Kitdalsveien:

Ombygging Paharutto. Ombygging av veien for å hindre utglidning i Kitdalelva.

Kryss Kitdalsveien/Fv 321/Fv 322 ved Kitdal bru ombygges/oppstrammes i samarbeide mellom fylkeskommunen og Storfjord kommune i henhold til vedtatt plan for ombygging av veikrysset.

Det monteres veilys i nedre delen av Kitdalsveien både på fv 322 og den kommunale veien inn mot veikrysset med Hattengveien.

Eksisterende fartsgrense 60 km/t opprettholdes, men nederste 300 m inn mot kryss fv 321/fv322 fartsreguleres ned til 50 km/t.

### **5.3.6. Horsnesveien**

Horsnesveien har hullete vei med dårlig veistandard . Ved trafikkuhell på E6 er Horsnesveien benyttet som omkjøringsvei. Veien bør derfor ha tilfredsstillende veistandard.

Eksisterende fartsgrense 50 km/time opprettholdes.

Kryss mellom Horsnesveien og E6/E8 i nordre ende er uoversiktlig i retning mot sør. Dette er et av ulykkespunktene på kommunale veier. Her har det vært flere kollisjoner om vinteren pga manglende sikt. På sikt bør Statens vegvesen og kommunen i fellesskap utarbeide en plan for utbedring av veikrysset. Veien forsterkes og oppgrades med fast dekke på sikt.

### **5.3.7. Gammelveien i Skibotn.**

Gammelveien er mye benyttet av gående og syklende, særlig i forbinelse med LHL senteret. Det er ikke gang-/sykkelvei langs Gammelveien, men på sikt bør gang-/sykkelvei minimum bygges fra kirkegården forbi LHL til kryss E6.

Mellom LHL og sjøen er det bygd en gangsti som er mye benyttet. Det bør utarbeides en plan for forlengelse av stien. Denne bør forlenges til Skibotn kai i nord og langs Skibotnelva til gangbru ved Båtkulpen. Fra Båtkulpen er det mulig å benytte lokale veier og skogsveier videre til kraftstasjonen ved Kavelnes. Man vil da ha et sammenhengende gangstisystem fra Skibotn kai langs Skibotnelva til Skibotn kraftverk. Dersom denne stien fullføres, vil det føre til at deler av gang- og sykkeltrafikken vil bli ledet bort fra Gammelveien og E6.

Kryss med E6 i nord er ombygd i 2016 og har tilfredsstillende trafikksikkerhet. Krysset i sør vil bli ombygd av veivesenet i forbindelse med omlegging av E6 ved Olderelv bru.

### **5.3.8. Veier i kommunale boligfelt. Fartsgrense 30 km/t.**

Storfjord kommune har skiltet nedsatt fartsgrense 30 km/t i alle kommunale boligfelt. Gamle skiltvedtak er imidlertid vanskelige å finne i kommunens arkiv. For å rette på dette lages det nye skiltplaner og gjøres nye skiltvedtak for fartsgrenser på alle kommunale veier både i boligfelt og på samleveiene.

Noen kommuner har innført fartshumper på veistrekninger med fartsgrense 30 km/time. Fartshumpene bygges for å tvinge ned farten. Fartshumpene har negative konsekvenser for brøyting og vedlikehold og kan kanskje være en ulempe på glatt føre.

**Storfjord kommune innfører som prinsipp fartsgrense 30 km/time på veier i alle nye kommunale boligfelt.  
I alle gamle kommunale boligfelt gjøres det nye skiltvedtak om fartsgrense 30 km/time.  
Kommunen innfører fartshumper på veistrekninger med fartsgrense 30 km/time.**

## **5.4. Fylkesveier (Fv).**

Kommunene kan få tilskudd av fylkets trafikksikkerhetsmidler til å gjennomføre tiltak langs fylkesveiene. De mest aktuelle tiltak er gang-/sykkelveier, veilys og busslommer. Kommunen må bygge anleggene etter vegvesenets normer og krav. Før byggearbeidene igangsettes må kommunen gjøre avtale med fylkeskommunen om at Troms Fylkeskommune overtar anleggene til drift og vedlikehold etter at de er ferdige.

### **5.4.1. Fv 321 i Signaldalen.**

Storfjord kommune er ikke fornøyd med veistandarden på fv 321 i Signaldalen. Dårlig veistandard og manglende rekkverk kan føre til trafikkfarlige situasjoner. Dette er forhold som veieier bør rette opp. I Åsen i nedre delen av Signaldalen er det flere boligfelt. Kommunen vil utarbeide reguleringsplan for nødvendige gang-/sykkelveier eller gangstier og sammenknytte disse til eksisterende gang-/sykkelveier til Hatteng skole og Hatteng sentrum. Det forutsettes at det blir innvilget trafikksikkerhetstilskudd til anleggsutbyggingen. Andre aktuelle GS-prosjekter vil bli sammenfattet i ny sentrumsplan for Hatteng.

Veikryss fv 321/fv 322/Kitdalveien er uoversiktlig og trafikkfarlig. Det er utarbeidet reguleringsplan for ombygging av veikrysset. Ombyggingen av veikrysset er et samarbeidsprosjekt mellom Storfjord kommune og Troms Fylkeskommune. Prosjektet bør ses i sammenheng med bygging av gang-/sykkelvei langs fv 321 til Åsen og langs fv 322 til Borgen.

- **Kommunen krever at fv 321 i Signaldalen forsterkes og oppgraderes med fast dekke, og at det monteres vegrekkverk på utsatte steder.**
- **Vegkryss kommunal veg Kittalsveien, fv 321 og fv 322 er uoversiktlig og trafikkarlig. Krysset ombygges i henhold til eksisterende reguleringsplan. Prosjektet finansieres av kommunen og fylkeskommunen.**
- **Det bygges gang-/sykkelveg langs fv 321 i Åsen.**

#### **5.4.2. Fv. 322 Hellarberget - Kitdal**

Den kommunale veien i Kitdal er oppgradert med fast dekke. Kommunen mener at fylkesveien også må oppgraderes med fast dekke. Fylkesveien mangler veirekkverk, særlig på strekningen nedenfor Naimakkagropa hvor fylkesveien går helt inntil Kitdalelva og hvor en utforkjøring kan være fatal. Den gamle E6 traseen fra Hellarberget gjennom Hatteng sentrum var tidligere forkjøringsvei. Kommunen og fylkeskommunen bør sammen vurdere om veien på nytt skal skiltes som forkjøringsvei da den har vesentlig større trafikk enn sideveiene.

- **Kommunen krever at fv 322 i Kitdalen oppgraderes med fast dekke på hele strekningen..**
- **Kommunen krever at fylkeskommunen må sette opp vegrekkverk på farlige vegstrekninger, særlig nedenfor Naimakkagropa der vegen går helt inntil Kitdalelva.**
- **Storfjord kommune og Troms Fylkeskommune skal sammen vurdere om gammel E6/E8 fra Hellarberget gjennom Hatteng sentrum til E6/E8 ved kirka skal skiltes som forkjøringsvei.**

#### **5.4.3. Fv. 868 Oteren-Lyngen grense**

Det er tidligere registrert dødsulykker på fv 868 Oteren - Lyngen grense. Fylkesveien er smal og svingete med dårlig veistandard.

Vegvesenet har bygd skredoverbygg ved Njirran nord for Elvevoll. På strekningen Melen-Akenes har vegvesenet bygd 2 skredforebygninger. Det er fremdeles skredfare på strekningen Melen-Sommerseth ved Oteren. I 1975 gikk det snøskred over veien på hele denne strekningen.

Det bør bygges gang-/sykkelvei med tilhørende veilys fra E6/E8 til kryss med Tverrdalveien, senest i forbindelse med omlegging av E6/E8 forbi Oteren. På sikt bør gang-/sykkelveien videreføres til Melen.

Fartsgrensen forbi barnehagen bør settes til 30 km/t. Det er behov for flere busslommer på strategiske steder.

- **Fartsgrensen ved Oteren barnehage reduseres til 30 km/t.**
- **Det bygges gang-/sykkelveg med veglys fra E6/E8 til kryss med Tverrdalveien, senest i forbindelse med omlegging av E6/E8 forbi Oteren. På sikt videreføres den langs fv 868 til Melen.**
- **Fylkesvegen oppgraderes til tilfredsstillende standard.**
- **Busslommer bygges på strategiske steder.**

### **5.5. Stamveinettet, E6/E8**

De fleste og alvorligste ulykkene skjer på stamveinettet, særlig i tilknytning til strekningen Balsfjord grense - Hellarberget og strekningen Falsnes - Skibotn. Her har Statens vegvesen et særlig ansvar for å sikre ombygging av veinettet da dette vil være det enkelttiltaket som gir størst trafikksikkerhetsmessig gevinst i forhold til antall døde og skadde.

Politiet har tidligere påpekt at bruene over Signaldalselva ved Oteren og Skibotnelva er for smale og representerer ulykkespunkter. Bruene er særlig farlige for gående og syklende når store kjøretøy samtidig kommer inn på bruene. Disse bør skiftes ut med nye bruer med tilstrekkelig kjørebanebredde og eget felt for gående og syklende.

Ved Skibotnbrua er det i tillegg dårlig sikt særlig for trafikanter som kommer nordfra. Her bør Statens vegvesen snarest gjøre tiltak for å utbedre siktlengden. Hvis ingenting gjøres må det ventes alvorlige trafikkulykker i tilknytning til brua.

Deler av veistrekningen E6/E8 Falsnes - Berg er utsatt for snøskred, vannskred og steinsprang. Dette gjelder særlig området Falsnes - Grasnes nord for Bensjord og strekningen indre Berg-ytre Berg. Her er det avsatt 500 mill til rassikring E6 Grasnes i NTP 2024-2029

- **Storfjord kommune tilrår at alle rasfarlige partier langs E6/E8 på strekningen Falsnes - Berg blir tatt med i sikringsplan E6 Grasnes.**
- **Bru over Skibotnelva kreves utskiftet pga at den er smal og trafikkfarlig. Ny bru må ha eget felt for gående og syklende.**
- **Statens vegvesen må snarest gjøre tiltak og utbedre siktlengden ved Skibotn bru, særlig for trafikk nordfra.**
- **Kommunen er fornøyd med at omlegging av E6/E8 forbi Oteren er kommet med i NTP 2018-2029 med startbevilgning 800 mill i planperioden. Kommunen krever at anleggsoppstart for parsell Balsfjord grense-Hellarberget i Storfjord skal kunne skje tidligere enn 2024 og viser i den forbindelse til godkjent reguleringsplan og byggeplan for parsellen.**

### **5.6. Gang-/sykkelveier.**

Troms Fylkeskommune satser sterkt på bygging av gang /sykkelveier i perioden 2010-2020. Dette betyr at Storfjord kommune også må prioritere dette arbeidet høyt og sørge for at reguleringsplan, byggeplan og finansiering er på plass i 2018/2019/2020. Tilskudd fra Troms Fylkes Trafikksikkerhetsutvalg (TFTU) gis kun til prosjekter langs kommunale og fylkeskommunale veier.

#### **5.6.1. Oteren:**

Det er godkjent reguleringsplan for E6/E8 forbi Oteren. Gang-/sykkelvei langs fv 868 er en del av planen. Storfjord kommune krever at Statens vegvesen bygger denne gang-/sykkelveien i første fase av veiomleggingen av E6/E8 forbi Oteren.

Planområdet for gang-/sykkelveien bør på sikt utvides til å omfatte strekningen til Melen langs fv 868.

#### **5.6.2. Hatteng:**

Gang-/sykkelvei er planlagt på strekningen Kitdal bru – Borgen langs fv 322. Tiltaket innarbeides i reguleringsplan og ses i sammenheng med mulig gangbru over Kitdalelva til Hatteng sentrum. Tiltaket ligger i fylkeskommunens GS-plan for Troms med byggeoppstart i 2017.

Gang-/sykkelvei er planlagt i Åsen langs fv 321 fra kryss Kitdalsveien. Denne bør bygges helt opp til planlagt hyttefelt på toppen av Åsen. Tiltaket ligger i fylkeskommunens GS-plan for Troms med byggestart i 2017.

Gang-/sykkelvei videreføres fra Angelelva til bussparkering ved Hatteng skole. Kommunen ber om at denne gang-/sykkelveien også blir tatt med i fylkeskommunens plan for gang-/sykkelveier.

### **5.6.3. Skibotn:**

Ved ombygging av E6 forbi Olderelv camping vil eksisterende gang-/sykkelvei fra sentrum bli forlenget til kryss Gammelveien/E6. Kommunen er fornøyd med dette da det vil avhjelpe trafikksikkerheten på denne veistrekningen.

Området Apaja mangler gang-/sykkelvei til tross for at her er mange boliger og hytter og stor trafikk i forbindelse med E6/E8 og bensinstasjonen. Her bør Statens vegvesen bygge ny gang-/sykkelvei og knytte denne sammen med eksisterende tverrforbindelse til Skibotn sentrum over private veier og gangbru over Skibotnelva ved Strandbu Camping.

### **5.6.4. Storfjord, sammendrag GS-veier.**

Følgende nye gang-/sykkelvegprosjekter anses å være aktuelle langs fylkesveger og kommunale veger i Storfjord forutsatt at det blir innvilget tilskudd av trafikksikkerhetsmidler fra Troms Fylkeskommune:

- **Vegkryss Kitdalsveien-Åsen, langs fv 321 i Signaldalen.**
- **Kitdalsveien-Borgen langs fv 322.**
- **Oteren barnehage-Tverrdalveien, langs fv 868 (utbygges av Statens vegvesen)**
- **Angeleva-Hatteng skole langs kommunal veg.**
- **Tverrforbindelse Apaja-Gammelveien-Skibotn skole.**
- **Storfjord kommune ber Statens vegvesen planlegge og bygge gang-/sykkelveg langs E6/E8 i Apaja i Skibotn og knytte den sammen med tverrforbindelse langs private veger til Skibotn sentrum**

### **Lokalisering, arealbruk**

Kommunen har stor kontroll med lokalisering og arealbruk gjennom vedtatt kommuneplan, kommunedelplaner og reguleringsplaner. Ved utarbeiding av arealplaner er det viktig å ta hensyn til trafikksikre løsninger, særlig for “myke” trafikanter.

**Storfjord kommune forplikter seg til å ta hensyn til trafikksikkerhet i forbindelse med lokalisering, arealbruk og arealplanlegging.**

### **5.7. Trafikkopplæring i skolen og i småbarnalderen**

Undersøkelser viser at våre grunnleggende holdninger overfor trafikk og trafikksikkerhet dannes allerede i barneårene. Det er derfor avgjørende å arbeide med holdningspåvirkning og opplæring tidlig i barneårene. Trafikksikkerhetsarbeidet og det holdningsskapende arbeide bør starte allerede i barnehagene og videreføres gjennom grunnskolen og videregående skole. Da ungdom i videregående skole er mest utsatt for ulykker, må trafikksikkerhetsarbeidet intensiveres for denne aldersgruppen. Storfjord kommune har ikke videregående skoler, men kommunen bør likevel sørge for at trafikkopplæringen i disse skolene tas på alvor.

Den nye læreplanen i skolen (K 06) gir kommunen muligheter til å integrere trafikkopplæringen og det holdningsskapende arbeidet i undervisningen.

Statens vegvesen har igangsatt en kampanje for at ungdom blir gitt kjøreopplæring fra 16 år både i teori og praksis av sine foreldre eller andre som har nødvendig kompetanse og erfaring. Kommunen støtter dette arbeidet.

Helsestasjonene driver en del trafikksikkerhetsarbeide for små barn, bl.a. utleie av barneseter for bruk i bil. Dette arbeidet videreføres.

### **5.8. Trafikkinformasjon.**

Lokale informasjonstiltak og kampanjer har gjennomgående større effekt enn de som styres fra sentralt

hold pga at informasjonen kan gis lokal tilpasning. Informasjon og kampanjer kan kombineres med andre lokale tiltak slik at effekten av informasjonen eller kampanjen forsterkes. Det er viktig at ansvaret for slike informasjonstiltak plasseres et sted i den kommunale administrasjonen, og at det finnes kompetente personer som kan trekkes inn i forbindelse med planlegging og gjennomføring. Informasjonstiltak og kampanjer kan også samordnes og tilrettelegges sammen med sentrale myndigheter eller i samarbeide med f.eks politiet eller Trygg Trafikk osv.

**Storfjord kommune viderefører trafikksikkerhetsarbeidet gjennom opplæringen i barnehager, grunnskole og videregående skole, samt i helsestasjonene.**

**Kommunen har som mål å støtte kjøreopplæring for ungdom i alderen 16-18 år ved å stille lokaler til gratis disposisjon og støtte arbeidet økonomisk i samråd med ungdomsrådet, Tromsø Trafikkstasjon og politiet.**

**Kommunestyret ber om at skoleverket utarbeider egen handlingsplan for dette arbeidet i samsvar med intensjonene i K 06.**

### **5.9. Kontroll og overvåking**

Kontroll og overvåking er virkemidler som kommunen ikke rår over. Dette er tiltak som faller inn under kontrollmyndigheten hos politiet og veivesenet. Kommunen kan imidlertid påvirke dette arbeidet gjennom samarbeide med disse etatene. Politiet er avhengig av at veieierne har satt opp godkjente veiskilt med tilhørende godkjente skiltvedtak for å kunne utføre kontrolltiltak og ha hjemmel for bøtelegging. Kommunen vil på bakgrunn av dette lage nye skiltplaner og gjøre nye skiltvedtak for eksisterende kommunale veier. Der skiltplanene også omfatter private veier må skiltplaner utarbeides og vedtas i samarbeide med Statens vegvesen som er skiltmyndighet for private veier.

### **5.10. Tiltak utenfor det tradisjonelle trafikksikkerhetsarbeidet**

Tiltak utenfor det tradisjonelle trafikksikkerhetsarbeidet omfatter gjerne forebygging mot bruk av kjøretøy i ruspåvirket tilstand, ved kriminelle hendelser og lignende. Det er vanskelig for kommunen å treffe egne tiltak som har forebyggende effekt i slike tilfeller utenom det informasjonsarbeidet og motivasjonsarbeidet som finner sted i barne- og ungdomstrinnet på skolene. I kommunens undervisningsplan for trafikksikkerhet må det derfor tas med spesiell informasjon om rusmidler og trafikksikkerhet.

**Storfjord kommune vil gjennom trafikksikkerhetsarbeidet i skolene medvirke til at det innarbeides gode holdninger mot bruk av rus generelt og spesielt i trafikken.**

Veistandard og vedlikeholdsstandard har stor betydning for ulykkesrisiko og skadeomfang ved uhell. God veistandard vil forebygge mot uhell, men kan også medvirke til høyere fart på veinettet, noe som igjen kan føre til øket antall uhell og større skadeomfang. I mange tilfeller er vedlikeholdsstandarden like viktig som selve veistandarden. Dette gjelder spesielt på vinterføre hvor det er viktig å holde jevn veibane med god friksjon. Kommunen skal derfor utarbeide standard for vedlikehold som tar hensyn til alle brukergrupper.

## **6. ADMINISTRATIVE OG BUDSJETTMESSIGE KONSEKVENSER**

**Storfjord kommune skal utarbeide nye retningslinjer for sommer- og vintervedlikehold av kommunale veger som skal ha som mål å hindre at det oppstår ulykker eller uhell som en følge av manglende eller dårlig vedlikehold.**

**Kommunestyret forplikter seg til å følge opp retningslinjene med tilstrekkelige bevilgninger.**



Gjennomføringen av kommunedelplanen for trafikksikkerhet får ingen direkte bemanningsmessige konsekvenser. Kommuneplanarbeidet nedfelles som en del av arbeidet som administrativ og politisk myndighet driver til daglig. Kommunen må være mer nøye med å tenke trafikksikkerhet i vid forstand og følge dette opp med årlige bevilgninger.

- **Rådmannen skal sørge for at administrasjonen tar trafikksikkerhetsarbeidet på alvor og inkluderer dette arbeidet som en naturlig del av det forebyggende arbeid og som en del av etatenes planarbeide. Dersom kommunens hovedmålsetning skal oppnås, kreves det at alle deler av trafikksikkerhetsarbeidet tas på alvor.**
- **Storfjord kommune oppretter ikke noen nye stillinger for å ta seg av trafikksikkerhetsarbeidet.**
- **Kommunestyret og hovedutvalgene plikter å følge opp trafikksikkerhetsarbeidet gjennom politisk arbeide lokalt og mot sentrale myndigheter og gjennom bevilgninger i årsbudsjett og økonomiplan.**
- **Oppfølgingen av trafikksikkerhetsarbeidet skal sikres ved rullering av handlingsplanen i forbindelse med budsjettarbeidet.**

## **7. TILTAKSDEL**

Tiltak med budsjettmessige konsekvenser i uprioritert rekkefølge. Kostndstallene er erfaringstall som benyttes bl.a. av Statens vegvesen i en tidlig prosjektfase.

Budsjettmessige konsekvenser er anslagsmessige og dermed svært usikre.

Følgende anslagspriser er benyttet :

Veilys kommunale veier kr 50 000 pr pkt/kr 2 mill pr km.

Asfaltert gang/sykkelvei kr. 12000 – kr 18000pr meter.

Veirekkverk kr 1500 pr meter

Tiltakene er sammendrag av innkomne forslag og forslag fra kommunens administrasjon. Tiltakene prioriteres i "Handlingsplan for trafikksikkerhet".

### 7.1. Oversikt over tidligere gjennomførte trafiksikkerhetstiltak:

Nr	Tiltak - tidligere gjennomført.	Gjennomført år
1.	Tverrdal bru - vegrekkverk og barnesikkert brurekkverk.	Fullført 2010
2.	Oteren - busslomme E6/E8 Oterbakken. Dobbelsidig.	Fullført
3.	Oteren - E6 ved helsehuset. Dårlig sikt i avkjørsel pga autovern. Fjerne deler/hele rekkverket.	Fjernet 2005.
4.	Punktet tas ut.	
5.	Kavelfossen bru - vegrekkverk over brua.	Utført 2007
6.	Eggaveien - vegrekkverk Åskeiva. (110 m + breddeutvidelse)	Fullført 2007/2008.
7.	Parasveien - vegrekkverk Vassdalberget. (240 m)	Fullført 2007
8.	Fylkesveg Signaldalen - veglys Åsen 800 m.	Fullført 2006
9.	Kitdalveien - omlegging Fv i Gropa Samarbeide med fylkeskommunen.	Fullført med asfaltering i 2004.
10.	Kitdal, kommunal veg - forsterking av vegrekkverk i Paharutto.	Fullført 2007
11.	Kitdal - skoleskyss også for barn som bor nærmere skolen enn 4 km	Gjennomført.
12.	Hatteng- bedre brøyting av gang/-sykkelveg	Gjennomført
13.	Fv 868 - rasfarlige områder Sommerseth - Akenes og nord for Ellevoll. Vegomlegging/forebygging og beredskap.	Fullført Akenes og Njirran ved Ellevoll. Utført av Statens vegvesen. Mangler på strekningen Sommerseth-Melen.
14.	FV Signaldalveien-Åsen - ny fartsgrense 50 km/time fra kryss ved Kitdal bru til toppen av Åsen.	Statens vegvesen. Utført
15.	Vegrekkverk Fossen bru	Fullført 2009
16.	Vegrekkverk Innseth, Parasveien	Fullført 2010
17.	Vegrekkverk Parasmoen	Fullført 2010
18.	Vegrekkverk Paraselv bru	Fullført 2015
19.	Skibotn sentrumsplan med tilhørende gang/-sykkelveg	Fullført 2016

### **7.2. Tiltak. Nye gang-/sykkelveier (GS) og busslommer langs offentlige veier.**

Tiltak i uprioritert rekkefølge

Antatt kostnad kr 12000-kr 18000 pr meter

<b>Nr</b>	<b>Tiltak</b>	<b>Kostnad 1000 kr</b>	<b>Ansvar</b>
1	GS- E6/E8 Oteren - Tverrdalveien. Bygges ifm veiomlegging E6 Oteren		Statens vegvesen
2	Fv 868. Busslomme Steindalen		Fylkeskommunen og Storfjord kommune
3	GS- Fv 868. Tverrdalveien- Melen. Gang-/sykkel. 1326 m.	20000	Fylkeskommunen og Storfjord kommune
4	GS - Oterbakken - asfaltering gang/sykkelvei. Lengde ca 78 m	96	Storfjord kommune
5	GS - Kryss Fv 321 Signaldalen - Borgen. Lengde ca 750 m	9000	Fylkeskommunen og Storfjord kommune
6	GS - Kitdal bru - merking av gangvei i kryssene. Skilting		Fylkeskommunen og Storfjord kommune
7	GS- Hatteng. Angelelva - bussparkering Hatteng skole. 156 m ny + eksisterende.	2000	Storfjord kommune
8	GS- Hatteng. Fv 321 Signaldalen – Åsen - 850 m.	12650	Fylkeskommunen og Storfjord kommune
9	Gang/sykkelvei Hatteng-Oteren. (Etter veiomlegging Oteren)		Statens vegvesen

### 7.3. Tiltak. Reviderte fartsgrenser offentlige veier

Gjennomgang av fartsgrenser på kommunale veier og private veier som kommunen brøyter.  
Forslag til korrigerende fartsgrenser. Kommunedelplanen er å betrakte som en høring av forslaget.

Nr	Veinavn	Nåværende fartsgrense	Ny fartsgrense	Merknad
1	Gammelveien, Skibotn	50	50	Opprettholdes uendret
2	Industriveien, Skibotn	Usikker	30 sone	Blandet sone
3	Markedsgata, Skibotn	Usikker	30 sone	Privat vei som kommunen brøyter
4	Hottiveien, Skibotn	Usikker	30 sone	
5	Johan Beck-veien, Skibotn	Usikker	30 sone	Delvis kommunal/privat vei
6	Øvre Markedsplass, Skibotn	Usikker	30 sone	Blandet sone
7	Skoleveien, Skibotn	Usikker	30 sone	
8	Sommersetlia, Skibotn	Usikker	30 sone	
9	Stormyra	Usikker	30 sone	Blandet sone
10	Raschveien	Usikker	30 sone	Privat vei som kommunen brøyter
11	Rasingen	Usikker	30	Kommunal
12	Olderbakken	Usikker	50	Kommunal
13	Storsande	Usikker	30 sone	Privat vei som kommunen brøyter
14	Hattengveien	Usikker	60	Kommunal
15	Brennaveien, Hatteng	Usikker	30 sone	Blandet sone
16	Kiilveien, Hatteng	Usikker	30 sone	Kommunal
17	Hatturanta, Hatteng	Usikker	30 sone	Kommunal
18	Åsenveien, Hatteng	Usikker	30 sone	Blandet sone
19	Åsheimveien, Hatteng	Usikker	30 sone	Blandet sone
20	Kirkeveien, Hatteng	Usikker	30 sone	Kommunal
21	Oldersletta, Hatteng	Usikker	30 sone	Blandet sone
22	Skolebakken, Hatteng	Usikker	30 sone	Kommunal
23	Kvesmenesveien	Usikker	30	Kommunal
24	Kitdalsveien, kommunal	60	60 50	Nedsatt fartsgrense 50 km/t de nederste 300 m fra kryss med fv321 og fv 322. Ellers 60 km/t
25	Horsnesveien	50	50	Opprettholdes uendret. Kommunal.
26	Fosseveien, Signaldal	80	80	Opprettholdes uendret. Kommunal
27	Parasveien, Signaldal	80	80	Opprettholdes uendret. Kommunal
28	Eggaveien, Signaldal	80	80	Opprettholdes uendret. Kommunal
29	Tverrdalveien, Oteren	80	60	Kommunal
30	Vaskeriveien, Oteren	Usikker	30	Kommunal
31	Oterbakken	Usikker	30 sone	Kommunal
32	Råa, Ellevoll	Usikker	30 sone	Kommunal
33	Langdalsveien, Ellevoll	Usikker	30 sone	Kommunal
34	Kvalhaugen	Usikker	30	Kommunal
35	Steindalsveien	Usikker	50	Kommunal

#### **7.4. Tiltak. Veilysanlegg.**

Antatt kostnad kr 50000 pr lyspunkt/kr 2 mill pr km. Ikke prioritert rekkefølge.

<b>Nr</b>	<b>Tiltak</b>	<b>Kostnad 1000 kr</b>	<b>Ansvar</b>
1	Tverrdalveien - veilys fv 868 til Tverrdal bru. 1400 m.	2800	Oppsitterne/ kommunen.
2	Oteren - veilys Oterbakken. 700 m gjennom boligfeltet og gangvei. Sokler er satt ned, kabler er trukket. Lysmaster og elskap mangler.	450	Oppsitterne og kommunen.
3	Oteren: Veilys fv 868 kryss E6/E8 til Sommerseth Tverrdalveien. 400 m	800	Utføres som del av veiomlegging E6.
4	Fv 322 Kitdalsveien. Veilys 300 m til kryss kommunal vei.	600	Oppsitterne/kommunen
5	Kitdalsveien, kommunal. Veilys 300 m fra kryss.	600	Oppsitterne/kommunen.
6	Brennaveien Hatteng. 1100 m. Mulig å bruke eksisterende stolper til lavere kostnad?	2200	Oppsitterne/kommunen.
7	Kiilveien-Storfjord kirke. 600 m	1200	Kommunen
8	Vaskeriveien, Oteren. 300 m	600	Kommunen/bedrifter

#### **7.5. Tiltak. Veirekkverk**

<b>Nr</b>	<b>Tiltak</b>	<b>Kostnad Eks mva 1000 kr</b>	<b>Ansvar</b>
1	E6/E8. Lave veirekkverk og/eller manglende veirekkverk. Registrere behov. Utarbeide plan.	-	Statens vegvesen
2	Fylkesveiene i kommunen Registrere behov. Utarbeide plan.	-	Fylkeskommunen
3	Veirekkverk kommunale veier. Registrere behov. Utarbeide plan.		Storfjord kommune

### 7.6. Tiltak. Kommunale veier

Nr	Tiltak	Kostnad 1000 kr	Ansvar
1	Kryss Kitdalveien/fv 321 ombygges. Uoversiktlig. Godkjent plan foreligger 2010.	2 000	Kommunen/ fylkeskommunen.
2	Kryss Åsen omsorgssenter/Fv. 322. Kryss Brennaveien/Hattengveien. Uoversiktlig. Gammel E6 skiltes som forkjørvei?		Kommunen/fylkeskommunen vurderer muligheten for skilting av forkjørvei.

### 7.7. Tiltak langs E6/E8

Nr	Tiltak		Ansvar
1	Oteren-Busslomme E6/E8 ved Skogtun.		Statens vegvesen.
2	Horsnesveien - nordre kryss flyttes nærmere brua for å sikre tilfredsstillende sikt lengde.		Statens vegvesen. Storfjord kommune.
3	E6/E8 Skibotn og Skibotndalen. Tiltak for å hindre elgpåkjørsler, feks blå refleks langs vegen.		Statens vegvesen.

### 7.8 Vedlikehold av trafikksikkerhetsmessig betydning.

Nr	Tiltak		Ansvar
1	Krattrydding langs offentlige veger. Utføres minimum annethvert år. Inkluderes i vintervedlikeholds-kontrakt. Driftsbudsjettet.		Vegeier
2	Lapping asfalthull. Utføres jevnlig. Driftsbudsjettet.		Vegeier
3	Sandstrøing. Vurderes jevnlig med sikte på trafikksikkerhet og framkommelighet.. Inkluderes i vintervedlikeholds-kontrakt. Driftsbudsjettet.		Vegeier.
4	Snøbrøyting Eksisterende brøyteinstruks vurderes jevnlig med sikte på trafikksikkerhet og framkommelighet.		Vegeier.
5	Ishøvling. Vurderes jevnlig med sikte på framkommelighet og trafikksikkerhet. Inkluderes i vintervedlikeholds-kontrakt.		Vegeier.
6	Vedlikeholdsplan veger Det utarbeides vedlikeholdsplan for kommunale veger. Denne skal sikre minimumsstandard.		Vegeier

**DEL 2**  
**STORFJORD KOMMUNE**  
**HANDLINGSPLAN TRAFIKKSIKKERHET**  
**2018-2019**

## **8. HANDLINGSPLAN TRAFIKKSikkerhet 2018-2019.**

Handlingsplanen tar utgangspunkt i kommunens “kommunedelplan trafikksikkerhet 2018-2021” og Troms Fylkeskommunes “handlingsplan for gang- og sykkeltilrettelegging i Troms 2011-2020.”

Troms Fylkeskommune har gjennom “Handlingsplanen for gang- og sykkeltilrettelegging i Troms 2011-2020” satt av 5 mill kr hvert år i 10 år og Trafikksikkerhetsutvalget bidrar med 5 mill fra sitt budsjett i like mange år. Dette gir til sammen 10 mill kr pr år. Midlene som tildeles av Troms Fylkeskommune skal dekke 80 % av kostnadene i det enkelte prosjekt. Kommunenes egenandel er 20 %.

I fylkeskommunens prioriteringsliste over gang-/sykkelveiprosjekter (GS) som er planlagt gjennomført i perioden 2011-2020 er følgende anlegg tatt med i Storfjord:

-Nr 37 - Fv 322 GS Kitdal bru til Borgen. Lengde 730 m. Kostnad 4 mill.

-Nr 38 - Fv 321 GS Kitdal bru retning Signaldal. Lengde 500 m. Kostnad 1 mill.

Storfjord kommune vil i tillegg til dette ta med følgende forlengelse av gang-/sykkelvei til Hatteng skole: Angeleva-tannklinikken-Hatteng skole.

Kommunene kan søke om tilskudd til fortau, sikring av overganger, sykkelfelt, gangveier, sykkelveier, snarveier, opphøyde gangfelt, skilting, veilys, busslommer osv. I perioden 2011-2020 prioriteres søknader om utbygging av gang- og sykkelveier.

Fylkeskommunen krever at kommunene har oppdaterte trafikksikkerhetsplaner og egenfinansiering for å få tildelt støtte.

Fylkeskommunen legger vekt på at omsøkte tiltak er i henhold til faglige retningslinjer for utforming av veianlegg. Her nevnes spesielt at følgende håndbøker fra Statens vegvesen bør følges ved planleggingen:

- Håndbok V122. Sykkelhåndboka,
- Håndbok V129. Universell utforming av veier og gater
- Gåboka. Av Inge Dahlman, Landskapsarkitekt mnl, Landskapsfabrikken.

De estimerte kostnadene til gang-/sykkelveier langs fv 321 og fv 322 er altfor lave etter dagens kostnadsnivå. Prisen for ferdig asfaltert gang-/sykkelvei opparbeidet i henhold til veivesenets håndbøker ligger mellom kr 12000 – kr 18000 pr løpmeter. Gang-/sykkelveien langs fv 321 i Åsen vil være krevende å bygge og ligger i øverste kostnadsdelen mens strekningen Kitdal bru-Borgen har lettere terreng.



## 8.1. Fysiske trafikksikkerhetstiltak 2018-2019, gang- og sykkelveier.

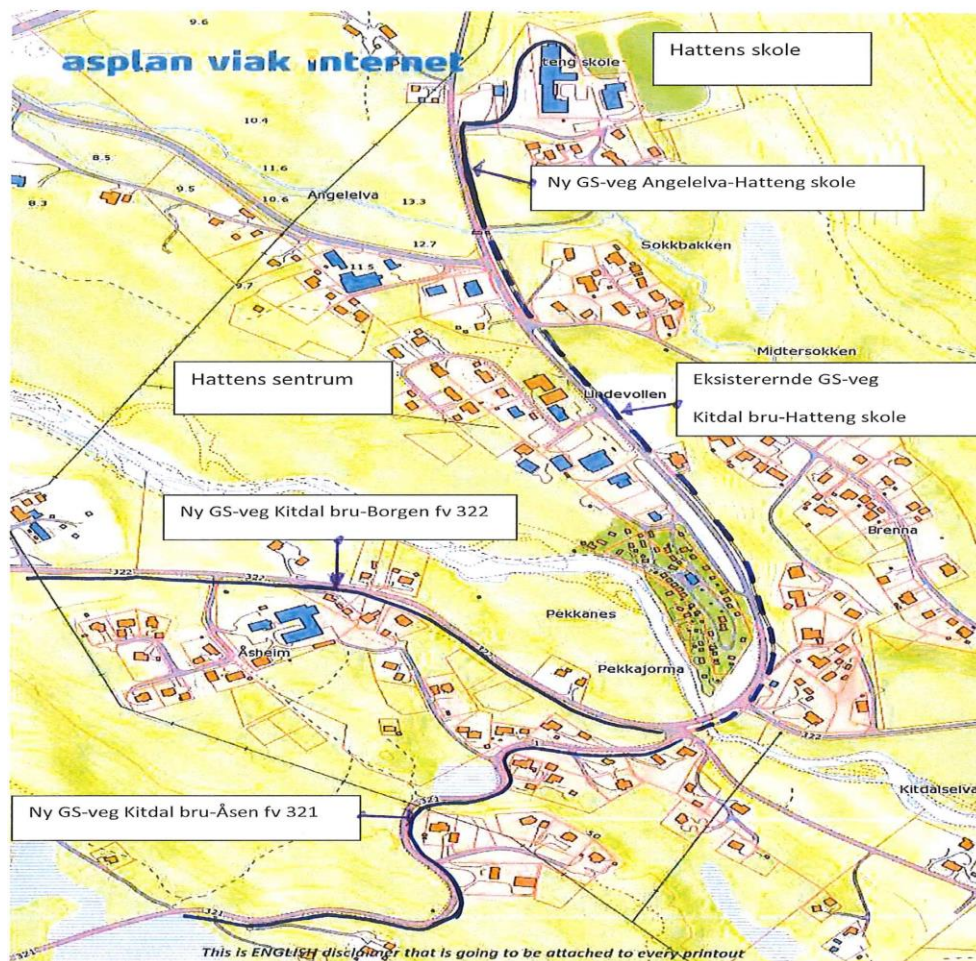
Enhetspris pr m gang-/sykkelvei

Kr 12000-kr 18000 pr m

Angelelva-Hatteng skole kr 12000 pr m ny gs-vei/kr 2000 pr m eksisterende

Nr	Tiltak	Lengde	Kostnad 1000 kr	Kommunal Egenandel 20 %	
1	Fv 322 Kitdal bru-Borgen	750	9000	1800	Reguleringsplan Byggeplan Nyanlegg
2	Fv 321 Kitdal bru – Åsen	850	12650	2350	Reguleringsplan Byggeplan Nyanlegg
3	Hatteng strekningen Angelelva-Hatteng skole	156 ny 200 m eksisterende	2272	454	Reguleringsplan Byggeplan Nyanlegg

### 1. HATTENG - NYE GANG-SYKKELVEGER



## 8.2. Trafikanttiltak

Nr	Tiltak	Antatt kostnad	Ansvar
	Kommunal trafikksikkerhetsdag	50 000	Levekårsutvalget

## 8.3. Veien og veimiljøet.

Nr	Tiltak	Antatt kostnad	Ansvar
1	Veirekkverk. Registrere behov, utarbeide handlingsplan, iverksette tiltak	Kr 1500/m	Kommunen
2	“Mykgjøring” sideterreng. -Felle trær 0-3 m fra veikant. -Årlig krattrydding og fjerning av sikthindringer.	Årlig kr 250 000	Kommunen
3	Gjennomgang og registrering av veiskilt. Utskifting av dårlige skilt. Defekte skiltstolper erstattes med nye som har ibygd påkjøringssvekkelse.	Årlig kr 150 000	Kommunen
4	Veilys. Revidere tidspunkt for sløkking og tenning vår/høst.	Ekstra kr 50 000	Kommunen
5	Drift og vedlikehold veiskilt. Rengjøring skilt, rette opp skilt osv. Prosedyre.		Veieier.

## 8.4. Kjøretøy, egne.

Nr	Tiltak	Antatt kostnad	Ansvar
1	Ved innleie av kommunale kjøretøy skal kollisjonssikkerhet dokumenteres og være et viktig antakelseskrav	Driftsbudsjett	Innkjøpsansvarlige.
2	Ved innleie av nye kommunale kjøretøy skal miljøkravet til avgasser, Euro 6, være et viktig antakelseskrav.	Driftsbudsjett	Innkjøpsansvarlige.
3	Ved innleie av nye kommunale kjøretøy skal andelen hybridbiler eller rene elbiler utgjøre en stigende prosentandel.	Driftsbudsjett	Innkjøpsansvarlige
4	Gamle biler som kommunen eier skal selges innen 2020 og erstattes med nye trafikksikre biler som tilfredsstiller avgasskravene i Euro 6 normen.	Driftsbudsjett	Innkjøpsansvarlige

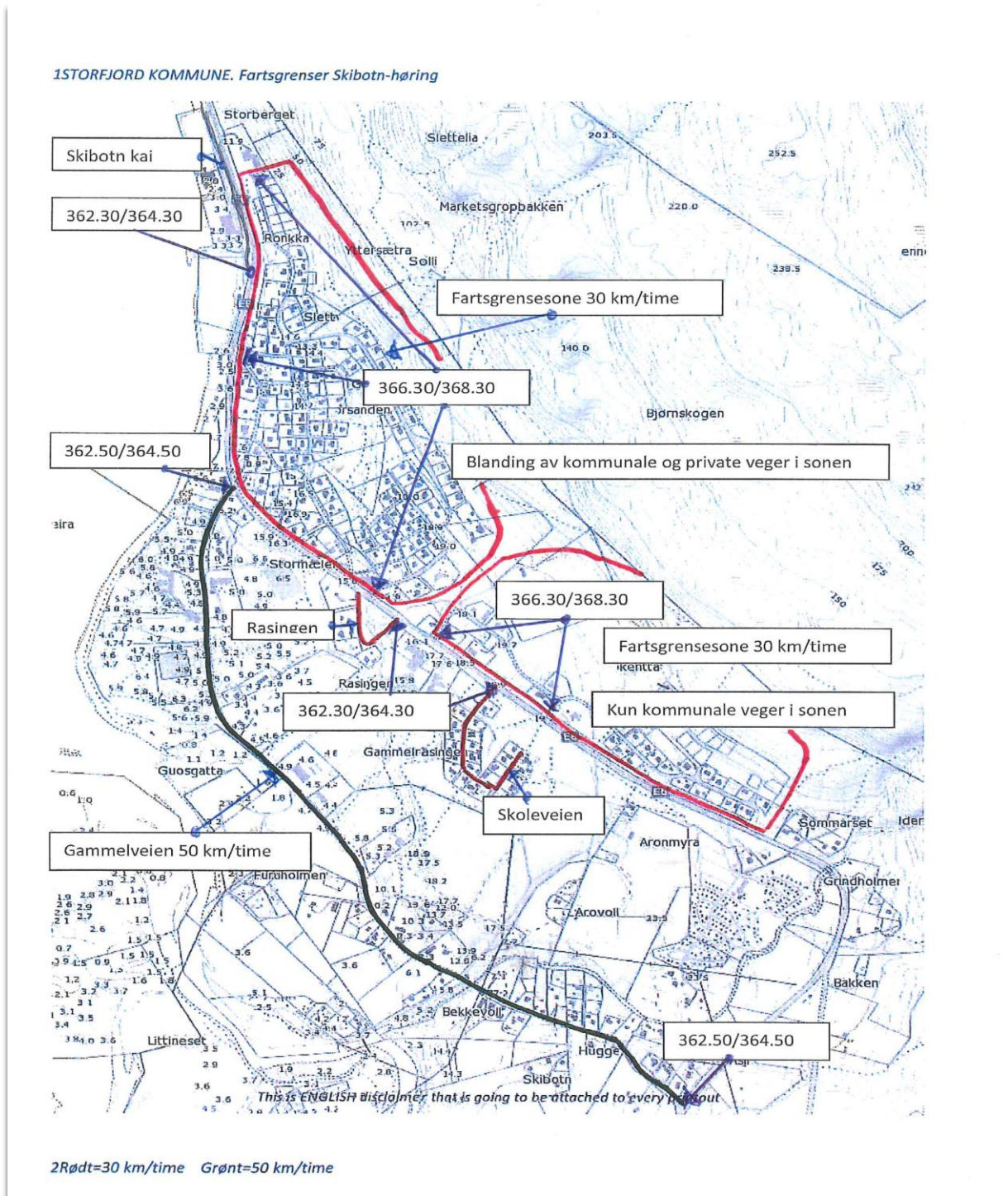
### **8.5. Andre trafikksikkerhetstiltak. Storfjord brann- og redning.**

- Tilføre nødvendige ressurser.
- Utstyr og opplæring prioriteres.
- Øvelser i forbindelse med trafikkulykker.
- Skolene tas med i øvelser i trafikkulykker.



## 9.0 Kart fartsgrenser.

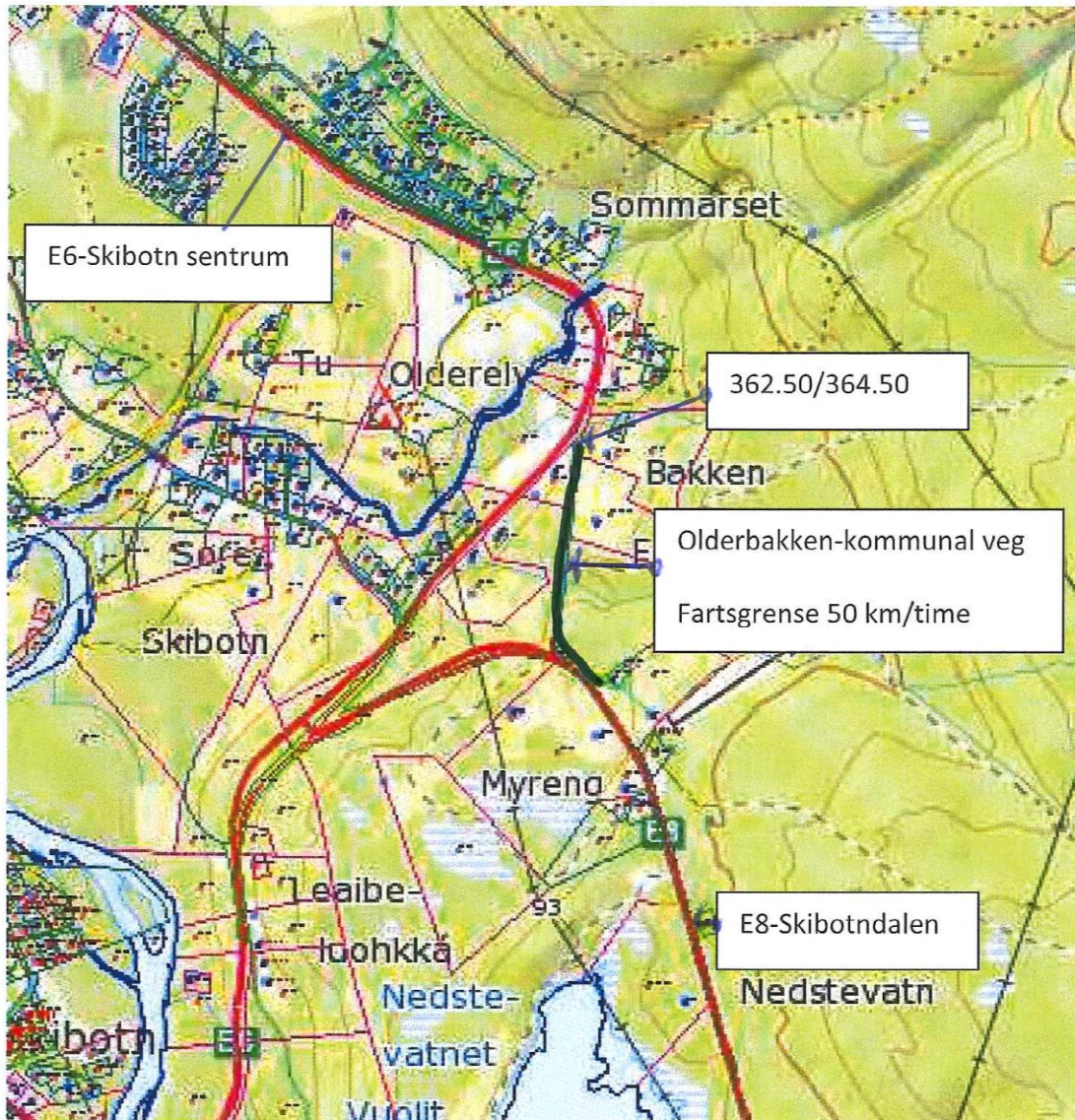
### 1 SKIBOTN





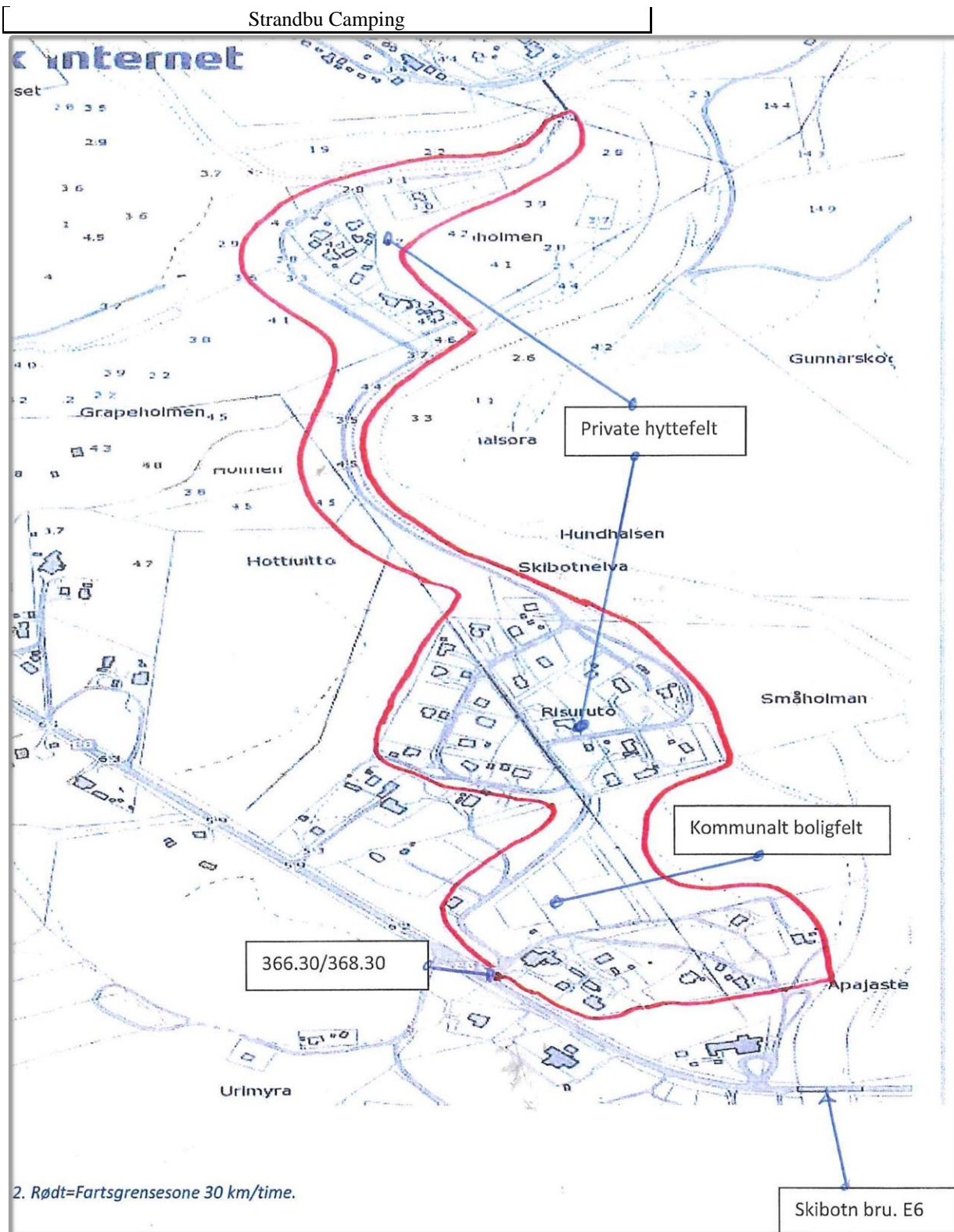
2 SKIBOTN - OLDERBAKKEN.

1 STORFJORD KOMMUNE. Fartsgrenser Skibotn-høring.



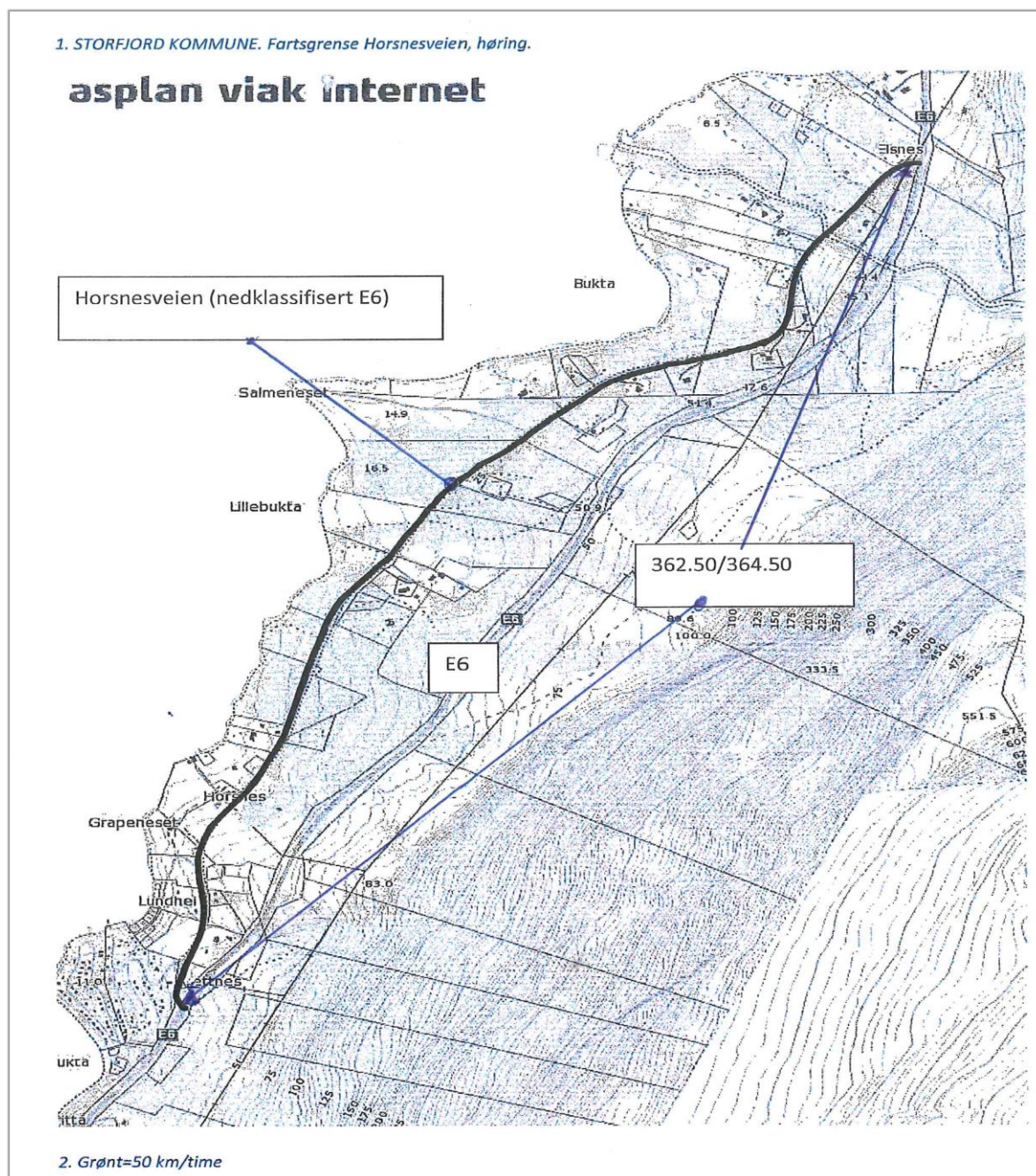
2. Grønt=50 km/time

3 SKIBOTN - APAJA



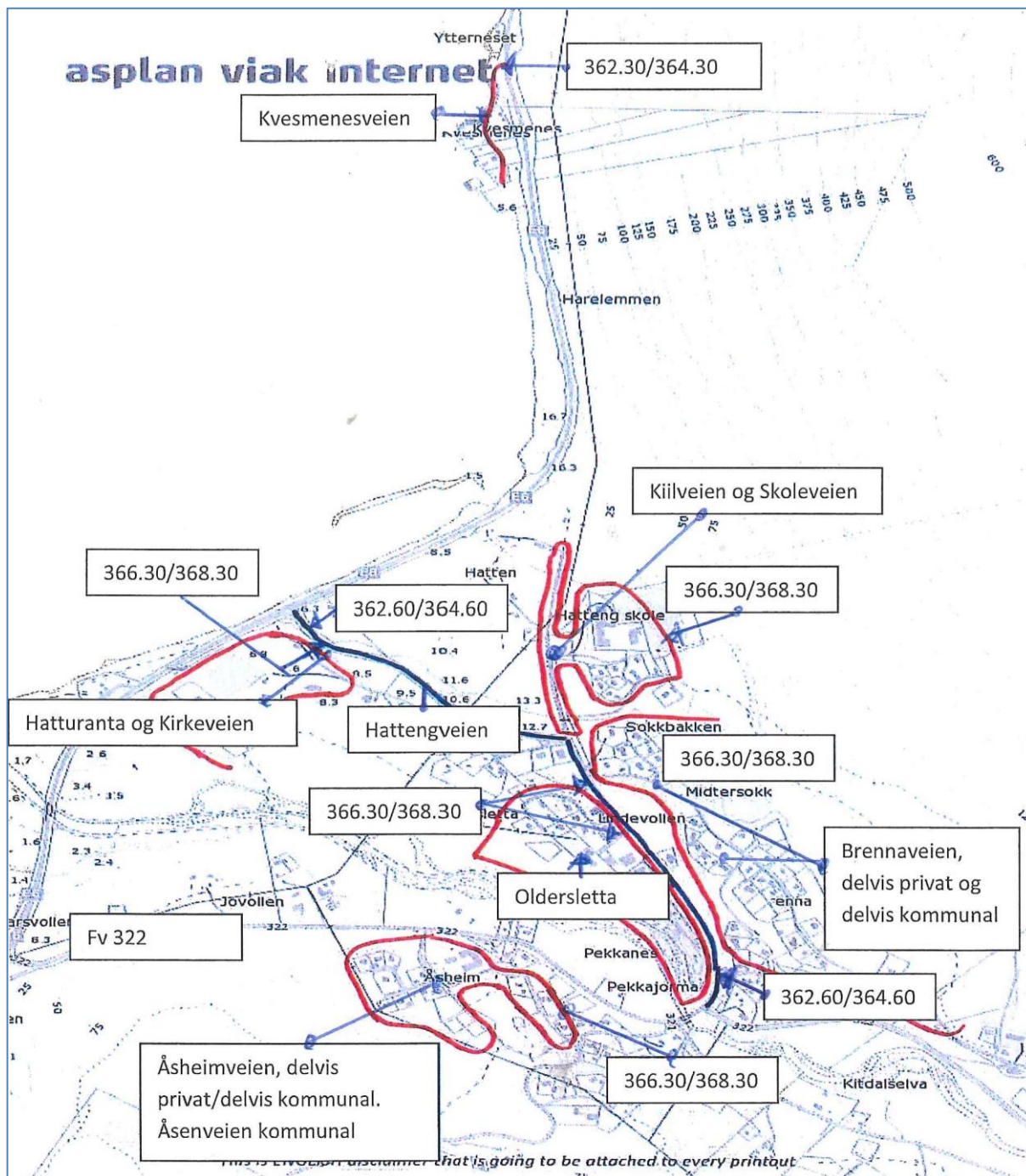


4 HORSNESVEIEN



5 HATTENG OG KVESMENES

og

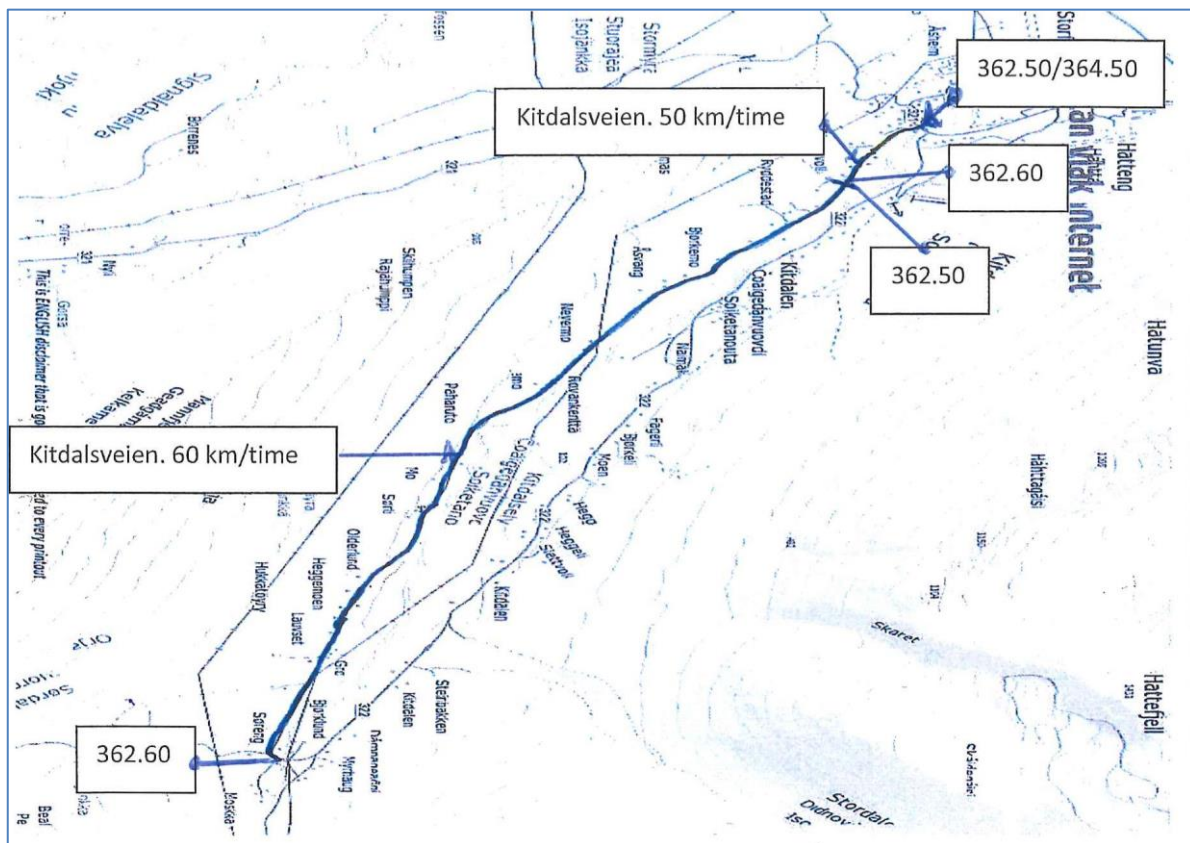


2. Rødt=30 km/time Blått= 60 km/time



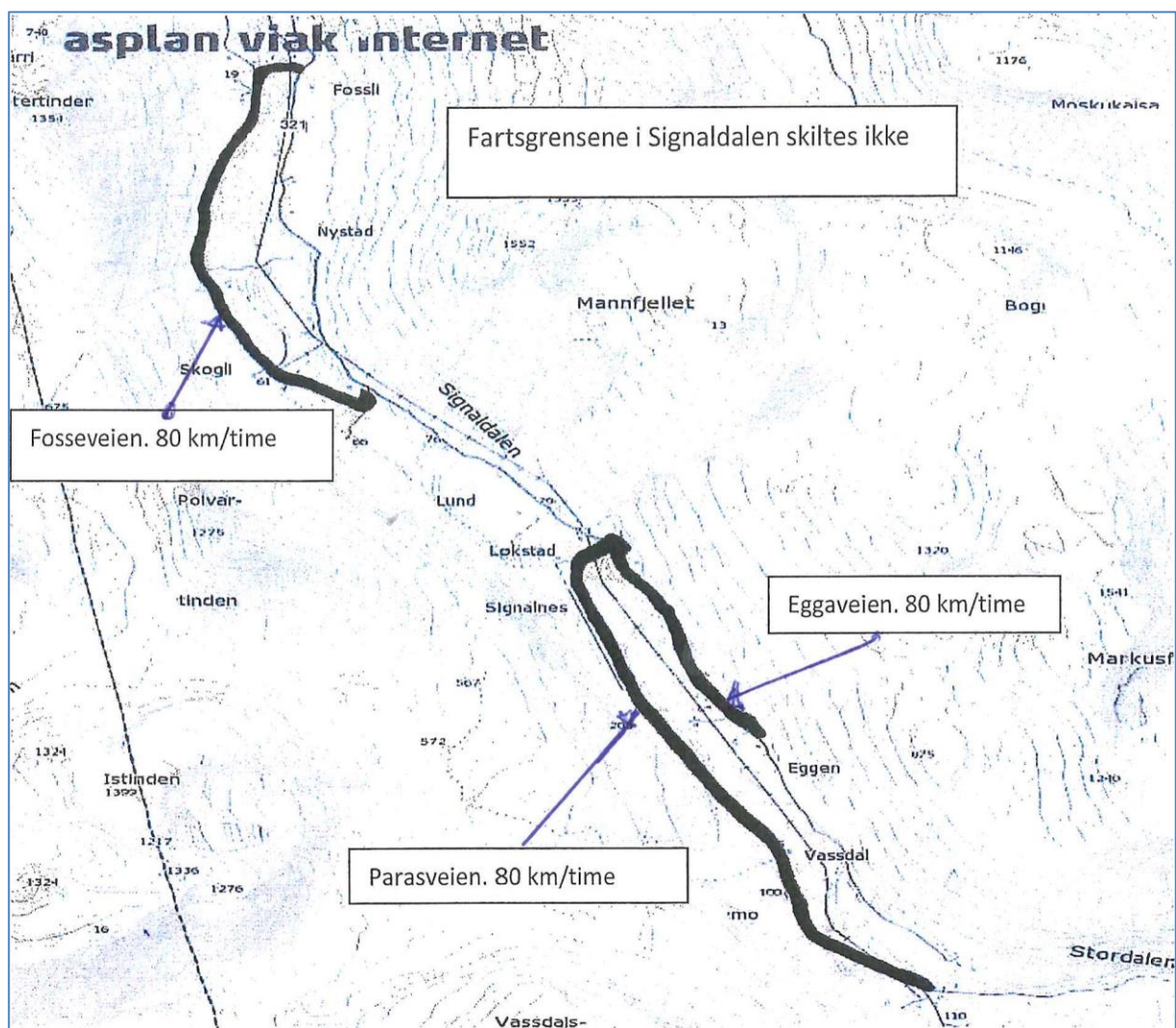
6. STORFJORD KOMMUNE. Fartsgrenser Kitdalsveien. Kommunal vei. Høring.

Fartsgrense Kitdalsveien 50 km/time de nederste 300 m fra veikryss med fv 321 og fv 322.  
Fartsgrense 60 km/time resten av Kitdalsveien.



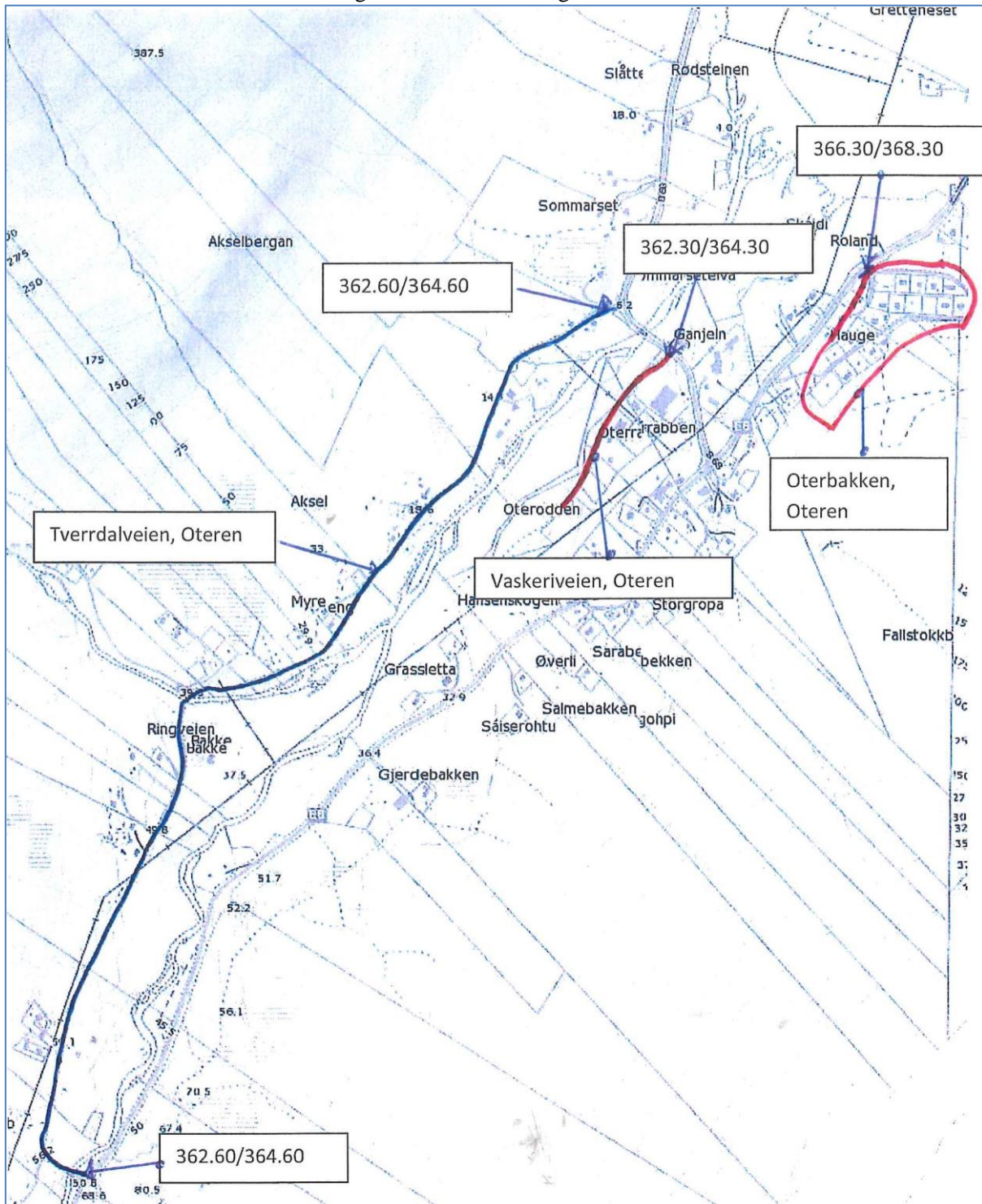
- 2. Grønt=50 km/time    Blått=60 km/time
- 1.

7. Signaldalen. Kommunale veier. Høring.



6 Sort=80 km/time

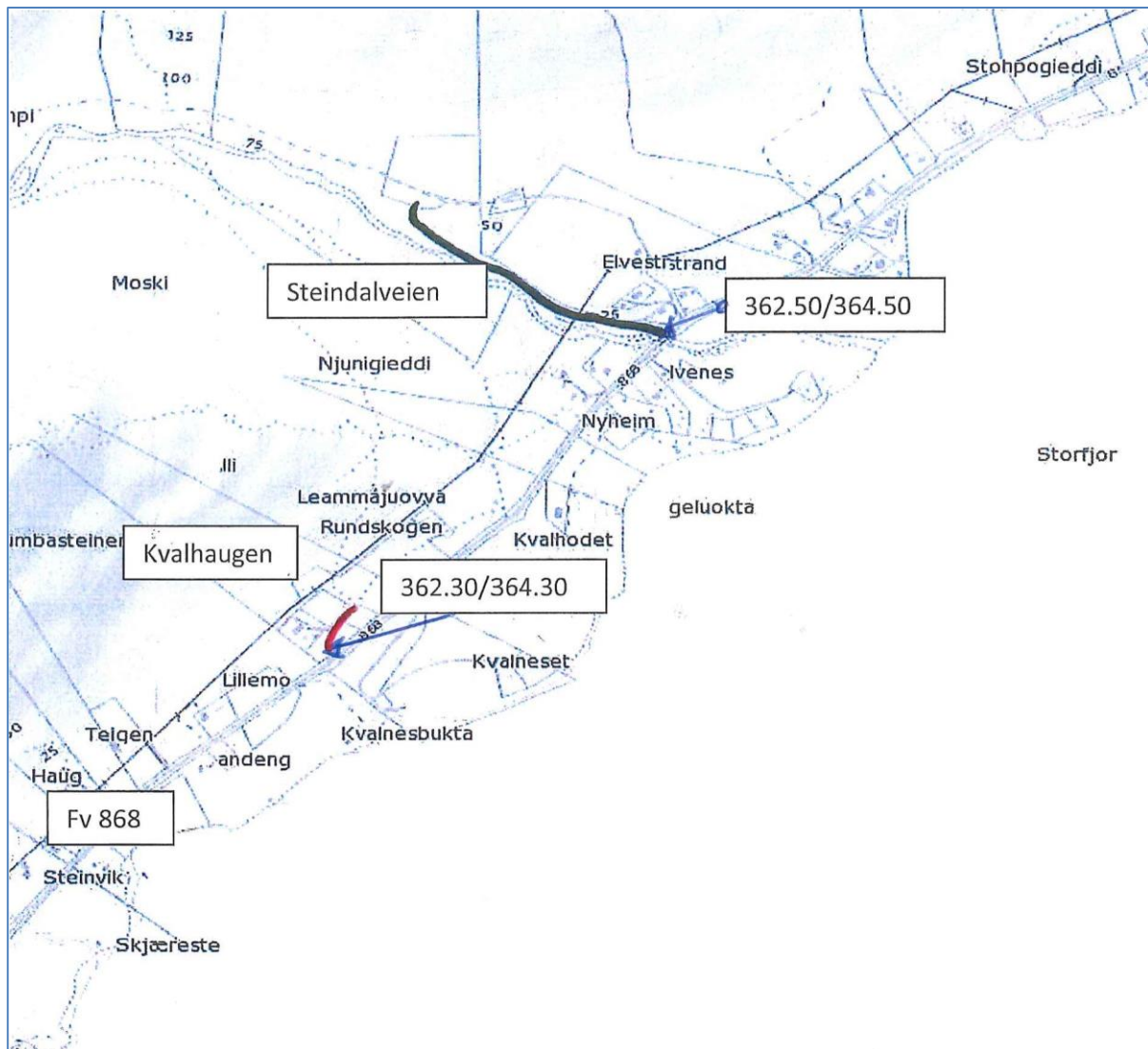
8. STORFJORD KOMMUNE. Fartsgrenser Oteren, høring. Kun kommunale veier.



Rødt=30 km/time Blått=60 km/time



9. STORFJORD KOMMUNE. Fartsgrenser Elvevoll høring. Kun kommunale veier.



Rødt=30

Grønt=50 km/tjme