STORFJORD KOMMUNE

KOMMUNEDELPLAN FOR TRAFIKKSIKKERHET 2012 – 2015

Vedtatt av kommunestyret 25.01.2012

INNHOLDSFORTEGNELSE

1. INNLEDNING 4

1.1 OVERORDNEDE NASJONALE PLANER 4
1.2 OVERORDNET KOMMUNEDELPLAN FOR TRAFIKKSIKKERHET 5
1.3 HANDLINGSPLAN FOR TRAFIKKSIKKERHET 5

2. VISJON, MÅL OG OPPFØLGING 6

2.1 VISJON NASJONALT OG REGIONALT 6
2.2 HOVEDMÅL 7
2.3 DELMÅL 7

3. DAGENS ORGANISERING AV TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET I STORFJORD KOMMUNE 7

4. REGISTRERINGER OG PROBLEMANALYSE 8

4.1 REGISTRERINGER 8
4.2 PROBLEMANALYSE 8

5. TILTAK 10

5.1 ORGANISATORISKE TILTAK 10
5.2 TILTAK PÅ VEGNETTET 11
5.2.1 Kommunale veger 11
5.2.2 Fylkesveger (Fv) 12
5.2.3 Stamvegnettet, E6/E8 13
5.2.4 Gang-/sykkelveger (Se kart) 13
5.3 LOKALISERING, AREALBRUK 15
5.4 TRAFIKKOPPLÆRING I SKOLEN OG I SMÅBARNALDEREN 15
5.5 TRAFIKKINFORMASJON 16
5.6 KONTROLL OG OVERVÅKING 16
5.7 TILTAK UTENFOR DET TRADISJONELLE TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET 16

6. ADMINISTRATIVE OG BUDSJETTMESSIGE KONSEKVENSER 17

7. TILTAKSDEL 17

7.1 OVERSIKT OVER TIDLIGERE GJENNOMFØRTE TRAFIKKSIKKERHETSTILTAK: 18
7.2 TILTAK. NYE GANG-/SYKKELVEGER LANGS OFFENTLIGE VEGER 19
7.3 TILTAK. REVIDERTE FARTSGRENSER OFFENTLIGE VEGER 20
7.4 TILTAK. VEGLYS. FORSLAG TIL NYE VEGLYS 20
7.5 TILTAK. VEGREKKVERK 21
7.6 TILTAK. KOMMUNALE VEGER 21
7.7 TILTAK LANGS E6/E8 22
7.8 VEDLIKEHOLDSTILTAK AV TRAFIKKSIKKERHETSMESSIG BETYDNING 22

1. Innledning

1.1 Overordnede nasjonale planer

Nasjonale planer.
St. melding nr. 46 (1999-2000) om "Nasjonal transportplan 2002-2011"
ga strategiplanen "Trafikksikkerhet på veg 2002-2011" som gir en samlet framstilling og utdyping av tiltak og prioriteringer i trafikksikkerhetsdelen i Nasjonal transportplan (NTP). Gjennom NTP introduseres Null-visjonen for første gang i Norge som grunnlag for det langsiktige trafikksikkerhetsarbeidet. 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 vegtrafikken.

"Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 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 riksvegnettet. Det er også nytt at det for første gang opereres med et konkret måltall for reduksjon av antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken. Regjeringen har besluttet at trafikksikkerhetsarbeidet i Norge skal være basert på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte og hardt skadde i vegtrafikken i Norge – Nullvisjonen. Stortinget har ved behandling av St.melding nr 16 (2008-2009) NTP 2010-2019 besluttet at det som et etappemål på veg mot nullvisjonen skal settes som ambisjon at antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken skal reduseres med minst 1/3 innen 2020.

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

- Fylkesvegplan 2010-2019.
- Handlingsplan for trafikksikkerhet i Troms 2008-2011.
- Handlingsplan for gang- og sykkeltilrettelegging i Troms 2011-2020.

Fylkeskommunen følger opp NTP 2010-2019 og Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2010-2013 og slutter seg til nullvisjonen og etappemålet om å redusere antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken 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 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 %. Kommunene kan søke om midler til fortau, sikring av overganger, sykkelfelt, gangveger, sykkelveger, snarveger, opphøyde gangfelt, skilting og lys. Fylkeskommunen krever at kommunene har oppdaterte trafikksikkerhetsplaner for å få tildelt støtte.

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

- Håndbok 233. Sykkelhåndboka,
- Håndbok 278. Universell utforming av veger og gater
- Gåboka.

Fylkeskommunen har satt opp følgende prioriteringskriterier for søknader om trafikksikkehetstilskudd kommende år:

- Skoleveg
- Planstatus
- Tiltakets effekt på sikkerheten for gående og syklende

I fylkeskommunens prioriteringsliste over gang-/sykkelvegprosjekter 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 kr.
- Nr 38 – Fv 322 GS Kitdal bru retning Signaldal. Lengde 500 m. Kostnad 1 mill kr.

Fylkeskommunen har ikke satt av midler til gang-/sykkelveger langs europaveger ettersom det er Statens vegvesens ansvar å utbygge disse.

1.2 Overordnet kommunedelplan for trafikksikkerhet

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

Storfjord kommune vedtok første kommunedelplan for trafikksikkerhet 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 trafikksikkerhetsplaner. Bakgrunnen for initiativet fra Statens vegvesen og Trygg Trafikk ligger i vedtak i Stortinget fra 1996 hvor det heter at **"Stortinget ber regjeringen stimulere flere kommuner til å utarbeide handlingsplaner for trafikksikkerhet, blant annet ved å sette slike handlingsplaner som en forutsetning for å få midler fra Aksjon skoleveg". Disse kriteriene for å få tilskudd til kommunalt trafikksikkerhetsarbeide gjelder fortsatt i 2011.**

Kommunedelplan for trafikksikkerhet 2008-2011 ble vedtatt av kommunestyret 08.09.2004, sak 69/04. Planrevisjon 2012-2015 avløser denne planen.

1.3 Handlingsplan for trafikksikkerhet

Handlingsplanen for trafikksikkerhet utarbeides med basis i kommunedelplan for trafikksikkerhet. Handlingsplanen rulleres hvert år eller annethvert år og gjelder for et eller to år av gangen og skal inneholde konkrete tiltak som aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet 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:
Tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling.

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 er:
Fylkeskommunen følger opp NTP 2010-2019 og Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2010-2013 og slutter seg til nullvisjonen og etappemålet om å redusere antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken 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.
Etter vegtrafikklovens § 3 skal enhver trafikant ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller skjer skader. Dersom trafikantene fulgte alle trafikkregler og brukte påbudt verneutstyr kunne antall drepte i trafikken vært halvert. Derfor er det naturlig at trafikantene påtar seg en god del av ansvaret for trafikkulykkene.
Det offentlige skal stille et trafikksikkert vegnett til rådighet.

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 trafikksikkerhetsarbeide.

2.2 Hovedmål

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

Kommunens hovedmål:

Storfjord kommune har som hovedmål for trafikksikkerhetsarbeidet:
- **Bedre trafikksikkerhet 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 trafikksikkerhetsplanen:
- Redusert antall skadde og drepte med 1/3 inne 2020.
- Økt trygghet i trafikken
- Trafikksikkerhet 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 trafikksikkerhetsarbeidet i Troms.

Delmål Storfjord kommune

Storfjord kommune har følgende delmål for trafikksikkerhetsarbeidet:
- **Redusert antall skadde og drepte med 1/3 innen 2020.**
- **Økt trygghet i trafikken**
- **Trafikksikkerhet i fokus**

Delmålene følges opp med satsingsområder og tiltak

3. Dagens organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Storfjord kommune

Kommunestyret er hovedansvarlig for trafikksikkerhetsarbeidet som kommunens øverste politiske myndighet.

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

Rådmannen ved driftsetaten og utviklingsavdelingen har hovedansvaret for det daglige trafikksikkerhetsarbeidet og trafikksikkerhetsplanleggingen. Dette er naturlig da etatene har administrativt og budsjettmessig ansvar for kommunale veger og gang/sykkelveger, 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

Kommunen har fått tilsendt vegvesenets registreringer vedr trafikkulykker med skadde og drepte. I tillegg til dette har kommunen tilgang til trafikkdata på vegvesenets hjemmeside.

- Antall ulykker og antall drepte og skadde i landet har blitt kraftig redusert i perioden 2000-2009.
- Antall drepte i trafikken i Troms har gått ned de siste 20 år og er nå i underkant av 10 pr år.
- Storfjord ligger på et gjennomsnitt antall ulykker i Troms siste 10 år.
- Storfjord ligger høyt på statistikken over drepte/skadde pr 1000 innbyggere.

4.2 Problemanalyse

Antall ulykker.
Vegvesenets statistikk viser følgende for hele landet:

- Utforkjøringsulykkene er hyppigst på norske veger. De viser en svak nedgang.
- Utforkjøringsulykkene har størst andel drepte og skadde, og utgjør ca 40 % av alle ulykker. Deretter kommer møteulykker med ca 22 %.
- De mest utsatte ulykkesgrupper er bilførere og bilpassasjerer som til sammen utgjør ca 77 % av trafikantgruppene som er innblandet i ulykker.
- Aldersgruppen 16-28 år har mange drepte/skadde i forhold til andre aldersgrupper.
- De fleste ulykker skjer på fylkesveger. Deretter kommer europaveger.
- Flest antall ulykker skjer på veger med fartsgrense 80 km/t.
- Nær halvparten av ulykkene skjer på tørr, bar veg.

Alderssammensetning.
Skadestatistikken for Troms viser at hovedtyngden av de som er innblandet i trafikkulykker er ungdom fra ca 16 – 28 år, men også aldersgruppen opp til ca 35 år er overrepresentert i statistikken.

Årstidsvariasjoner.
Vegvesenets statistikk for viser at de fleste ulykker skjer i juli og i oktober.

Hovedproblem.
1. Ungdom
Ved å sammenstille de forskjellige statistikker fra Statens vegvesen kan hovedproblemet i trafikksikkerhetsarbeidet defineres som ungdom i bil på hovedvegnettet, dvs E6/E8 og på lokalvegnettet. Årsakene til at ungdom er mest utsatt i trafikken kan være mangeartet:

- Trafikkopplæringen

- For lite erfaring i å mestre trafikkbildet, kjøreforhold osv.
- Aggressiv kjøreatferd (ungdommelig overmot)
- Dårligere biler enn gjennomsnittet for befolkningen ellers.
- Høyere kjørelengde enn gjennomsnittet.
- Høyere fart enn gjennomsnittet.

2. Vegstandard

Vegvesenets statistikk gjennom årene viser en konsentrasjon av ulykker i følgende områder:

- E6/E8 Balsfjord grense – Hatteng
- E6/E8 Falsnes – Skibotn
- E8 Skibotndalen

Storfjord kommune anser hovedproblemene med trafikkulykker i disse områdene skyldes manglende vegstandard kombinert med for høy hastighet etter forholdene.

Balsfjord grense – Hatteng.

E6/E8 er omlagt forbi Hatteng og har god vegstandard her. Fra Hellarberget til Balsfjord grense er vegen smal med dårlig kurvatur. I tillegg går trafikken rett gjennom Oteren hvor det ikke er utbygd gang-/sykkelvegnett. Trafikksikkerheten i Oterenområdet er derfor ikke tilfredsstillende.

Vegvesenet har igangsatt arbeidet med reguleringsplan for vegstrekningen Nordkjosbotn – Hellarberget. Reguleringsplanen omfatter også gang-/sykkelveg på Oteren.

Storfjord kommune krever at Statens vegvesen bygger gang-/sykkelveg på Oteren som en del av vegomleggingen av E6/E8 forbi Oteren.

Hatteng – Skibotn.

Storfjord kommune og Statens vegvesen samarbeider om å utvikle sentrumsplan for Skibotn hvor det spesielt skal tas hensyn til trafikksikkerheten i området.

Storfjord kommunestyre har gjort vedtak om at dagens E6 skal beholdes gjennom Skibotn sentrum med små korrigeringer ved Olderelv bru og kryss ved Olderbakken. Statens vegvesen er enige i dette.

Det er nødvendig å videreføre arbeidet med opparbeidelse av gang-/sykkelvegnett i området.

E8 Skibotndalen.

Vegstrekningen er utsatt for trafikkuhell og nestenulykker pga dårlig vegkurvatur, vanskelige kjøreforhold og stor trailertrafikk.

Statens vegvesen har igangsatt arbeidet med reguleringsplan for deler av Skibotndalen og kryss mellom E6 og E8 i Skibotn. Anleggsarbeidet vil sannsynligvis bli igangsatt i 2012.

Disse tiltakene vil være med på å bedre trafikksikkerheten og framkommeligheten i området.

5. Tiltak

5.1 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 rulleringer 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 også foreslå budsjett og gjennomføre fysiske tiltak i samsvar med vedtatte planer. Hovedutvalget skal fremme søknader om tilskudd til trafikksikkerhetstiltak fra Troms Fylkes Trafikksikkerhetsutvalg (TFTU)

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

Styre for helse og sosial er 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 veg, trafikkarealer i offentlige bygninger, opplysningskampanjer og lignende. Skolehelsetjenesten bør styrkes i den forbindelse.

Rådmannen er den administrative leder for samordningen av trafikksikkerhetsarbeidet.

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

5.2 Tiltak på vegnettet

Tiltakslisten bygger på innkomne forslag i 2011 og tidligere år, samt tiltak foreslått av kommunens administrasjon.

5.2.1 Kommunale veger

5.2.1.1 Tverrdalveien

Veistandarden anses å være tilfredsstillende med asfaltert vegbredde 5,00 m. Hastigheten på vegen settes ned til 60 km/t da det etter hvert har blitt mange husstander i området og tiltakende trafikk. Veglys er foreslått på delstrekning X fv 868/Tverrdal bru.

5.2.1.2 Fossevegen i Signaldalen

Fossevegen har dårlig grusvegstandard. Eksisterende fartsgrense 80 km/time opprettholdes likevel da her er liten trafikk og få husstander..

5.2.1.3 Eggavegen i Signaldalen

Eggavegen har dårlig grusvegstandard. Eksisterende fartsgrense 80 km/t opprettholdes likevel da her er liten trafikk og få husstander.

5.2.1.4 Parasveien i Signaldalen

Parasvegen har dårlig grusvegstandard på deler av strekningen. På andre deler har vegen god grusvegstandard.
Eksisterende fartsgrense 80 km/time opprettholdes da her er relativt liten trafikk og få husstander. Vegrekkverkprosjekt er gjennomført ved Innseth, Vassdal bru og Parasmoen de senere år. I 2011 vil det bli satt opp vegrekkverk ved Paras bru. Behovet for montering av ytterligere rekkverk bør vurderes ut fra terrengforholdene.

5.2.1.5 Kitdalvegen

Kitdalvegen har fast dekke og rimelig god vegstandard.
Kryss Kitdalveien/Fv Signaldalsveien/Fv ved Kitdal bru ombygges/oppstrammes i samarbeide mellom fylkeskommunen og Storfjord kommune i henhold til vedtatt plan for prosjektet. Kostnadene fordeles mellom kommunen og fylkeskommunen
Eksisterende fartsgrense 60 km/t opprettholdes, men nederste strekning inn mot kryss fv Signaldal/kommunal veg Kitdal fartsreguleres ned til 50 km/t. Det monteres veglys i nedre delen av Kitdalvegen. Innspill om gang-/sykkelveg.

5.2.1.6 Veg til Åsen omsorgssenter m.v.

Vegen har fast dekke opp til Åsen omsorgssenter. Krysset har vært uoversiktlig. Dette er nå utbedret ved at sikthindringer retning vest er fjernet. Det monteres veglys opp bakken til omsorgssenteret.

5.2.1.7 Horsnesvegen

Kryss mellom Horsnesvegen og E6/E8 i nordre ende er uoversiktlig i retning mot sør. Her har det vært kollisjoner om vinteren pga manglende sikt. Statens vegvesen bes utarbeide plan for flytting/justering av krysset og utføre arbeidet i samråd med kommunen. Kostnadene bæres av Statens vegvesen da dette arbeidet skulle ha vært utført etter vegnormalene da E6/E8 ble omlagt ved Horsnes.
Horsnesvegen har dårlig standard, men dette går ikke vesentlig ut over trafikksikkerheten da bilførere må sette ned hastigheten pga dumper i vegen. Eksisterende fartsgrense 50 km/time opprettholdes.

5.2.1.8. Fartsdumper i boligfelt med 30 km/t fartsgrense.

Det er foreslått at kommunen bygger fartsdumper i boligfelt og at fartsgrensene settes til 30 km/t. Hensikten med fartshindringene er å tvinge bilistene til å sette ned farten til 30 km/t. Da dette er en løsning som kommunen ikke har erfaringer med, må dette forslaget utredes nærmere og presenteres som egen prinsippsak for driftstyret og kommunestyret.

Storfjord kommune utreder bygging av fartshumper i boligfelt som et generelt trafikksikkerhetstiltak.
Fartsgrensene settes generelt ned til 30 km/t i samtlige nåværende og framtidige boligfelt og på kommunale veger i tilknytning til boligfelt eller regulerte industriområder.

5.2.2 Fylkesveger (Fv)

Riksveg rv 868 er nedklassifisert til fylkesveg fv 868. Kommunen kan etter dette søke om trafikksikkerhetsmidler til tiltak langs denne vegen fra Oteren til Lyngen grense.

5.2.2.1 Fv. i Signaldal

Forslag om vegrekkverk ved Bårbakken/Storsprengen bes vurdert av fylkeskommunen.
Fylkeskommunen bes også vurdere om andre strekninger skal ha vegrekkverk.
Det er kommet forslag om nedsatt fartsgrense til 60 km/t i Signaldalen. Fylkeskommunen bes utrede forslaget og konkludere.
Fylkesvegen har for dårlig standard ettersom mestparten av den er grusveg.

5.2.2.2 Fv. i Kitdal

Det er kommet forslag om veglys og gang-/sykkelveg på strekningen Kitdal bru – Gropa.
Fylkeskommunen bes vurdere forslaget.
Fylkesvegen har for øvrig for dårlig standard da mestparten av denne er grusveg.

5.2.2.3 Fv. Kitdal bru – Helleren

Gammel E6/E8 trase forbi Hatteng representerer en trafikkfare på grunn av at denne vegen har vært forkjørsveg gjennom bygda så lenge den var stamveg. Mange kjører fortsatt som om dette er en forkjørsveg. Fylkeskommunen bes vurdere skilting av denne vegen som forkjørskryss/forkjørsveg sammen med Storfjord kommune.

5.2.2.4 Fv. 868 Oteren-Lyngen grense

Det er registrert dødsulykke på fv 868 Oteren – Lyngen grense. Ut over dette er det registrert få alvorlige ulykker på strekningen. Fylkesvegen er imidlertid smal og svingete med dårlig vegstandard. Vegvesenet har bygd skredoverbygg ved Njirran. På strekningen Melen-Akenes er det bygd 2 skredforebygninger. Det er imidlertid fremdeles skredfare på strekningen Melen-Sommerseth ved Oteren i snørike år.
Det er en del trafikk av gående og syklende fra kryss E6/E8 Oteren til kryss fv 868/ Tverrdalveien. Her bør det bygges gang-/sykkelveg.

Lensmannen i Lyngen har foreslått at bru over Balsfjordelva ved Oteren skiftes ut med en bredere bru av trafikksikkerhetsmessige hensyn. Her vil det sannsynligvis bli en vegomlegging i løpet av noen år, noe som vil medføre bygging av ny bru.

Oteren barnehage ber om at fartsgrensen på strekningen kryss E6/E8 – Fv 868 til kryss fv 868/Tverrdalveien blir satt ned til 50 km/t. De ber også om at fylkeskommunen/vegvesenet setter opp vegskilt "barn leker" i tilknytning til barnehagen. Ved barnehagen ber de om at fartsgrensen blir satt ned til 30 km/t.
Det foreslås følgende tiltak i Steindalen i forbindelse med atkomsten til Lyngsalpan landskapsvernområde:
- Busslomme for av-/påstigning.
- Fartsgrense 60 km/t

5.2.3 Stamvegnettet, E6/E8

De fleste og alvorligste ulykkene skjer på stamvegnettet, særlig i tilknytning til strekningen Balsfjord grense – Hellarberget og strekningen Falsnes – Skibotn. Her har Statens vegvesen et særlig ansvar for å sikre ombygging av vegnettet da dette vil være det enkelttiltaket som gir størst trafikksikkerhetsmessig gevinst i forhold til antall døde og skadde.
Lensmannen påpeker at bruene over Signaldalselva ved Oteren og Skibotnelva er for smale og representerer ulykkespunkter. Disse bør på sikt skiftes ut med bruer med tilstrekkelig bredde og siktlengde.
Lensmannen peker også på at det bør foretas trafikkreguleringer langs E6 i Skibotn sentrum. Dette blir avklaret gjennom reguleringsplan for Skibotn sentrum hvor trafikkregulering blir et sentralt tema.

Storfjord kommune foreslår at Statens vegvesen prioriterer opp arbeidet med utbedring/ombygging av vegparsellene E6/E8 Balsfjord grense – Hellarberget og Apaja – Skibotn.

I påvente av at parsellene blir ombygd, foreslår Storfjord kommune at Statens vegvesen gjennomfører følgende avbøtende tiltak i tilknytning til E6/E8:

- **Bygging av gang- /sykkelveg langs E6/E8 på Oteren og langs fv 868 til Melen.**
- **Bygging av gang-/sykkelveg langs E6 i Skibotn sentrum. I 2002 ble det oppført gang/sykkelveg på deler av denne strekningen. Denne gang/sykkelvegen bør forlenges fra Gammelvegkrysset til Jokerbutikken samt gjøres dobbelsidig fra skolen til Olderelv Camping.**

Deler av vegstrekningen E6/E8 Falsnes – Berg er utsatt for snøskred. Dette gjelder særlig området Kløvensteinen-Falsnes, ved Grasnes nord for Bensjord og området Indre Berg-Berg..

Storfjord kommune tilrår at rasfarlige partier langs E6/E8 på strekningen Falsnes – Berg blir tatt med på vegvesenets prioriteringsliste over skredsikringstiltak.

5.2.4 Gang-/sykkelveger *(Se kart)*

Troms Fylkeskommune vil satse sterkt på bygging av gang-/sykkelveger i tiden 2010-2020. Dette betyr at Storfjord kommune også må prioritere dette arbeidet høyt og sørge for at

plangrunnlag og finansiering er på plass tidlig i perioden. Det er særlig viktig at det blir utarbeidet reguleringsplaner for gang-/sykkelvegene og at prosjektene også blir ferdigstillet med detaljplaner og anbudsgrunnlaget tidlig i perioden.

Oteren:
E6/E8 er planlagt omlagt utenom sentrum på Oteren. Det foreligger egengodkjent kommunedelplan for vegomleggingen, men ikke reguleringsplan. Vegomleggingen er ventet påbegynt i denne NTP-periode. Vegvesenet holder på å utarbeide reguleringsplan for vegomleggingen. Denne planen omfatter også reguleringsplan for gang-/sykkelveg på Oteren. Planområdet for gang-/sykkelvegen bør utvides til å omfatte strekningen Skaidi bru-Otertun langs E6/E8 og kryss E6/E8 til Melen langs fv 868
Storfjord kommune krever at Statens vegvesen bygger denne gang-/sykkelvegen som en del av vegomleggingsprosjektet.

Skibotn:
Storfjord kommunestyre har vedtatt at framtidig E6 skal gå gjennom sentrum i Skibotn. Statens vegvesen er enige i dette. Som en konsekvens av dette har kommunen og vegvesenet igangsatt arbeidet med utarbeiding av reguleringsplan for Skibotn sentrum. Storfjord kommune krever at vegvesenet bygger dobbelsidig gang-/sykkelveg langs E6 i sentrum og viderefører denne fram til Gammelvegkrysset..

Hatteng:

- Gang-/sykkelveg bygges på strekningen Kitdal bru – Borgen. Tiltaket innarbeides i reguleringsplan og ses i sammenheng med mulig gangbru over Kitdalelva. Tiltaket ligger i fylkeskommunens g/s-plan for Troms med byggeoppstart i 2017.
- Det er også kommet innspill om gang-/sykkelveg i Åsen fra kryss fv Signaldal/kommunal veg Kitdal. Denne bør bygges helt opp til planlagt hyttefelt på toppen av Åsen. Tiltaket ligger i fylkeskommunens g/s-plan for Troms med byggeoppstart i 2017.
- Gang-/sykkelveg bør videreføres fra Angelelva til bussparkering ved Hatteng skole. Kommunen ber om at denne gang-/sykkelvegen blir tatt med i fylkeskommunens plan for gang-/sykkelveger.
- Gang-/sykkelveg fra Kitdal bru – Gropa langs fv Kitdal.

Storfjord kommune krever at Statens vegvesen utbygger følgende gang-/sykkelveger i tilknytning til E6/E8:

- **Bygging av gang- /sykkelveg langs E6/E8 på Oteren fra Skaidi bru - Otertun med arm til kryss fv 868-Tverrdalveien.**
- **Videreføring og nybygging av dobbeltsidig gang-/sykkelveg langs E6 i Skibotn. Deler av dette gang/sykkelvegsystemet ble ferdigstillet i 2003.**

Storfjord kommune ber om at Troms Fylkeskommune bygger følgende gang-/sykkelveger langs fylkesvegene i kommunen:

- **Kitdal bru – Borgen.**
- **Kitdal bru – hyttefelt på toppen av Åsen.**
- **Kryss E6/E8 Oteren – kryss Tverrdalsveien (sammen med vegvesenet).**
- **Kitdalveien til Gropa.**

Storfjord kommune vil bygge følgende gang-/sykkelveger langs kommunale veger med tilskudd fra Troms Fylkes Trafikksikkerhetsutvalg:

- **Hatteng: Angelelva – Hatteng skole. Forlengelse av eksisterende g/s-veg.**
- **Hatteng: Snarvei fra området ved Åsen omsorgssenter over Kitdalelva til Hatteng sentrum.**

5.3 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.

5.4 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 starte med holdningspåvirkning og opplæring tidlig i barneårene. Trafikksikkerhetsarbeidet og det holdningsskapende arbeidet 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.

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

Kommunen har også 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 Lensmannen i Lyngen

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

5.5 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 lensmannen eller Trygg Trafikk osv.

5.6 Kontroll og overvåking

Kontroll og overvåking er virkemidler som kommunen ikke rår over. Dette er tiltak som faller inn under kontrollmyndigheten hos politiet og vegvesenet. Kommunen kan imidlertid påvirke dette arbeidet gjennom samarbeide med disse etatene.

5.7 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 informasjonsarbeide 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.

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

Storfjord kommune utarbeider 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 som sikrer kvaliteten på arbeidet.

6. Administrative og budsjettmessige konsekvenser

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 trafikksikkerhetsplanen i forbindelse med budsjettarbeidet.

7. Tiltaksdel

Tiltak med budsjettmessige konsekvenser i uprioritert rekkefølge (budsjettmessige konsekvenser er anslagsmessige og dermed svært usikre). Tiltakene er sammendrag av innkomne forslag og forslag fra kommunens administrasjon. Tiltakene prioriteres i Handlingsplan for trafikksikkerhet.

Følgende enhetspriser er lagt til grunn ved beregning av kostnader:

- Veglys kr 10 000 pr pkt/kr 333 000 pr km
- Asfaltert gang/sykkelveg kr. 5000 pr m. (For lavt i kostnadskrevende terreng.)
- Vegrekkverk kr 800 pr m

7.1 Oversikt over tidligere gjennomførte trafikksikkerhetstiltak:

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.	E6/E8 Oteren – gangfelt. Forslaget gjennomføres ikke pga at vegnormalene ikke anbefaler gangfelt slike steder.	Tiltaket gjennomføres ikke pga krav i vegnormalene.
5.	Kabelfossen bru – vegrekkverk over brua.	Utført 2007
6.	Eggaveien – vegrekkverk Åskleiva. (110 m + breddeutvidelse)	Fullført 2007/2008.
7.	Parasveien – vegrekkverk Vassdalberget. (240 m)	Fullført 2007
8.	Fylkesveg Signaldal – veglys Åsen 800 m. Tilskudd innvilget 2006.	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.	Rv 868 – rasfarlige områder Sommerseth – Akenes og nord for Elvevoll. Vegomlegging/forebygging og beredskap	Fullført Akenes og Njirran ved Elvevoll. Statens vegvesen.
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

7.2 Tiltak. Nye gang-/sykkelveger langs offentlige veger

(Tiltak i uprioritert rekkefølge)

Nr	Tiltak	Antatt kostnad 1000 kr	Ansvarlig myndighet
18.	E6/E8 Oteren – gang/sykkelveg på strekningen Skaiden bru – Otertun. Lengde ca 1750 m	8 750	Statens vegvesen
19.	Fv 868 – kryss E6/E8 – Tverrdalveien Gang/sykkelveg. Sykkelvegbru. Lengde ca 468 m	2 340	Fylkeskommunen og Storfjord kommune
20.	Fv 868 Busslomme Kvalhaugen boligfelt		Fylkeskommune og Storfjord kommune
21.	Fv 868. Tverrdalveien- Melen. Gang-/sykkelveg. 1326 m.	6 630	
22.	Oterbakken – asfaltering gang/sykkelveg. Lengde ca 78 m	78	Storfjord kommune
23.	Kitdal Fv – gang/sykkelveg til Gropa. Lengde ca 2244 m	11 220	Fylkeskommunen og Storfjord kommune
24.	Hatteng Fv – gang/sykkelveg Kitdal bru – Borgen. Lengde ca 750 m	3 750	Fylkeskommunen og Storfjord kommune
25.	Kitdal bru – merking av gangveg i kryssene. Skilting	15	Fylkeskommunen og Storfjord kommune
26.	E6 – gang/sykkelveg på begge sider av riksvegen, jfr sentrumsplan Skibotn. 1758 m	8 790	Statens vegvesen
27.	Gang-/sykkelveg Angelelva – bussparkering Hatteng skole. 156 m.	780	Storfjord kommune
28.	Gang-/sykkelveg Åsen, fv 222, Hatteng. 896 m.	4 480	Fylkeskommunen
29.	Gang/sykkelveg Skibotn forlenges over Olderelva til Finlandkrysset. 563 m.	2 815	Statens vegvesen
30.	Gang/sykkelveg Skibotn Olderelv-Apaja. 2132 m.	10 660	Statens vegvesen/ kommunen
31.	Opparbeiding av ny av og påstignings plass ved Skibotn skole i forbindelse med reguleringsplan; Skibotn sentrum		Fylkeskommune og Storfjord kommune
32.	Gang/sykkelveg Hatteng-Oteren. (Etter vegomlegging Oteren)		Statens vegvesen

7.3 Tiltak. Reviderte fartsgrenser offentlige veger

Nye fartsgrenser ved offentlige veger. Se kart.
Forslag til korrigering av fartsgrenser. Kommunedelplanen er å betrakte som en høring av forslaget. Dersom det ikke kommer merknader til forslaget, vil skiltmyndigheten kunne fatte skiltvedtak etter at kommuneplanen er vedtatt av kommunestyret.

Nr	Tiltak	Nåværende fartsgrense	Ny fartsgrense
33.	Tverrdalvegen. Kommunal veg. Ikke tettbygd strøk. Revidert fartsgrense.	80 km/t	60 km/t
34.	Kitdalvegen. Kommunal veg. Ikke tettbygd strøk. Revidert fartsgrense.	60 km/t	60 km/t opprettholdes, men ny fartsgrense 50 km/t 300 m opp fra kryss v/Kitdal bru.
35.	Kommunale boligfelt generelt og private boligfelt med offentlige veger. Revidert fartsgrense. Oppsetting av soneskilt.	Variabelt	30 km/t. Innføres i alle kommunale boligfelt, både eksisterende og framtidige. Innføres også i private boligfelt med offentlige veger.
36.	E6/E8 Ytre Berg/Elsnes. Forslag om ny fartsgrense 70 km/time vurderes av Statens vegvesen.	80 km/t	70 km/t foreslått. Vurderes av Statens vegvesen.
37.	Fv Signaldalen	80 km/t	60 km/t foreslått. Vurderes av fylkeskommunen
38.	E6 i Skibotn. Eksisterende fartsgrense 50 km/time flyttes til sør for Olderelv camping.	-	Vurderes av Statens vegvesen.
39.	Fv 868 Oteren barnehage. Nedsatt fartsgrense.	60 km/t	30 km/t forbi barnehagen 50 km/t til Tverrdalvegen
40.	Fv 868 i Steindalen. Nedsatt fartsgrense 60 km/t	80 km/t	60 km/t foreslått.

7.4 Tiltak. Veglys. Forslag til nye veglys

(Se kart)

Nr	Tiltak	Kostnad Eks mva 1000 kr	Ansvar
41.	Tverrdalveien – veglys fv 868 til Tverrdal bru. 1400 m.	462	Oppsitterne/ kommunen.
42.	Oteren – veglys Oterbakken. 700 m gjennom boligfeltet og gangveg	258	Oppsitterne/ kommunen.
43.	Oteren: Veglys fv 868 kryss E6/E8 til Sommerseth Tverrdalveien. 400 m	127	Fylkeskommunen/

44.	Åsen omsorgssenter – veglys (150 m til senteret)	40	Oppsitterne/ kommunen.
45.	Kitdal Fv – veglys 2500 m til Gropa	718	Fylkeskommunen
46.	Kitdal, kommunal veg – veglys i nedre del ca 200 – 300 m.	99	Oppsitterne/ kommunen.
47.	E6/E8 Skibotn – veglys langs vegen sammenknyttes og videreføres til Skibotn kai. 1100 m	-	Vegvesenet
48.	Furuslottet barnehage – veglys. (1-2 nye)	20	Storfjord kommune
49.	Veglys langs fv 868 Oteren – Melen.	442	Fylkeskommunen
50.	Veglys Brenna, Hatteng	406	Oppsitterne kommunen
51.	Veglys langs E6 - fra Finlandkrysset til havna i Skibotn		Vegvesenet

7.5 Tiltak. Vegrekkverk

Nr	Tiltak	Kostnad Eks mva 1000 kr	Ansvar
52.	Fylkesveg Signaldal – vegrekkverk ved Bårbakken og Storsprengen Registrere behov. Utarbeide plan.	-	Fylkeskommunen.
53.	E6/E8. Lave vegrekkverk og/eller manglende vegrekkverk. Registrere behov. Utarbeide plan.	-	Statens vegvesen
54.	Vegrekkverk kommunale veger. Registrere behov. Utarbeide plan.		Storfjord kommune.

7.6 Tiltak. Kommunale veger

55.	Oterbakken – utbedre kryss v/E6 pga dårlig sikt.	1500	Kommunen. Reguleringsplan godkjent. Anbud antatt 2010.
56.	Fossenvegen – kryss Fossenvegen/Fv Uoversiktlig. Utbedres	20	Kommunen/ fylkeskommunen.
57.	Kryss Kitdalveien/Signaldalveien Uoversiktlig. Godkjent plan foreligger 2010.	2 000	Kommunen/ fylkeskommunen.
58.	Kryss Åsen omsorgssenter/Fv. Uoversiktlig. Utarbeiding av alternative løsninger: FV- omklassifiseres til forkjørsveg? Alt. fjerning av sikthindringer	10	Terrenget er skåret ned, og sikthindringer fjernet. Kommunen/fylkeskommunen vurderer behov for skilting av forkjørsveg eller andre tiltak.
59.	Åsen omsorgssenter – vegbom eller	10	Storfjord kommune

	vegskilt for å hindre gjennomkjøring i boligfelt.		
60.	Hatteng Fv – utbedre knapp sving ved Åsheim. Uoversiktlig.		Fylkeskommunen.
61.	Brennavegen, Hatteng – uoversiktlig. Vurdere gamle E6 som forkjørsveg. Veglys i Brennabakken		Storfjord kommune
62.	Fv 868 – parkeringsplass/busslomme ved Steindalen		Fylkeskommunen.Kommunen.

7.7 Tiltak langs E6/E8

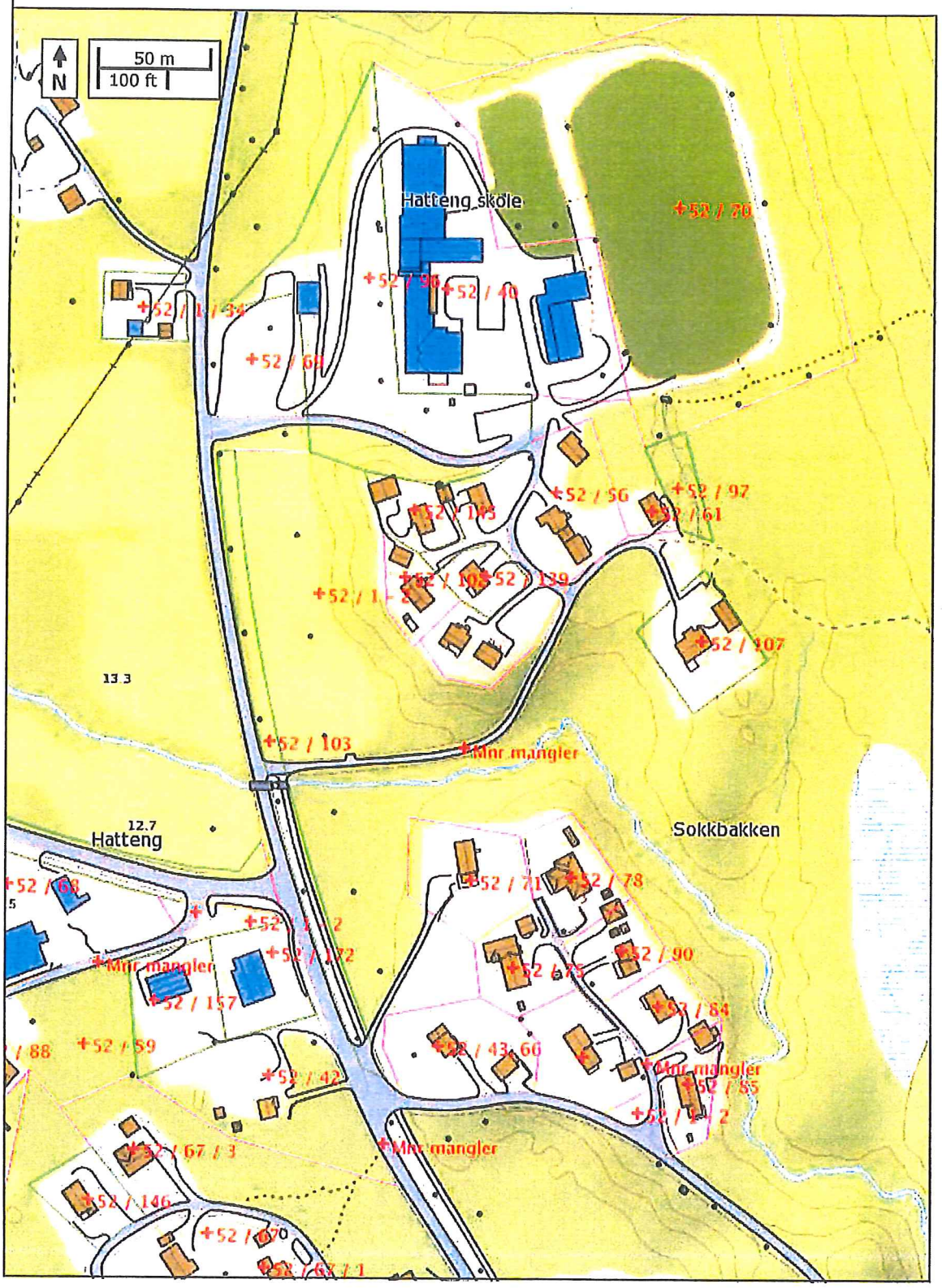
Nr	Tiltak		Ansvar
63.	Oteren – Busslomme E6/E8 ved Skogtun.		Statens vegvesen.
64.	Horsnesveien – nordre kryss flyttes nærmere brua for å sikre tilfredsstillende siktlengde.		Statens vegvesen. Storfjord kommune.
65.	E6/E8 Skibotn og Skibotndalen. Tiltak for å hindre elgpåkjørsler.		Statens vegvesen og Storfjord viltnemnd

7.8 Vedlikeholdstiltak av trafikksikkerhetsmessig betydning

Nr	Tiltak		Ansvar
66.	Krattrydding langs offentlige veger. Utføres annethvert år langs kommunale veger. Driftsbudsjettet.		Vegeier
67.	Lapping asfalthull. Utføres jevnlig. Driftsbudsjettet.		Vegeier
68.	Sandstrøing. Det utarbeides instruks. Arbeidet inkluderes i anbud brøyting av kommunale veger. Driftsbudsjettet.		Vegeier.
69.	Snøbrøyting Eksisterende brøyteinstruks vurderes før brøyteanbud kunngjøres.		Vegeier.
70.	Ishøvling. Det utarbeides instruks i forbindelse med brøyteanbud.		Vegeier.
71.	Vedlikeholdsplan veger Det utarbeides vedlikeholdsplan for kommunale veger. Denne skal sikre minimumsstandard		Vegeier

Kartverket

Se eiendom

informasjon fra matrikkel og grunnboken

03/06 2016