

Salangen kommune  
Teknisk avdeling

**TRAFIKKSIKKERHETSPLAN**  
**FOR**  
**SALANGEN KOMMUNE**



Sjøvegan juni 2004  
Tore Ratkje  
Teknisk sjef  
Vedtatt kommunestyret 25.06.04 sak 0023/04.  
Revidert 13.07.04 i hht. K-sak 0023/04.

## INNHOLDSFORTEGNELSE

1 Innledning	3
2 Visjon og målsetning .....	3
3 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet .....	4
4 Registreringer og problemanalyse	
4.1 Registreringer .....	4
4.2 Problemanalyse .....	5
5 Tiltak	
5.1 Organisatoriske tiltak .....	8
5.2. Tiltak på vegnettet	
5.2.1 Riksveger .....	8
5.2.2 Fylkesveger .....	10
5.2.3 Kommunale veger .....	12
5.3 Lokalisering og arealbruk .....	13
5.4 Trafikkopplæring i skole – barnehage .....	13
5.5 Trafikantinformasjon .....	14
5.6 Kontroll og overvåking .....	14
6 Administrative rutiner – budsjettmessige konsekvenser	15

## 1.0 Innledning

Utarbeiding av trafikksikkerhetsplaner på kommunenivå har sin forankring i et initiativ fra Statens vegvesen og Trygg trafikk. Stortinget har også gjennom vedtak stimulert til dette arbeidet. En slik plan må være mest mulig handlings/tiltaksrettet som grunnlag for prioriteringer både på riksveg, fylkesveg og kommunal veg.

Det er naturlig at det i en slik plan blir sterk fokus på fysiske tiltak for å bedre trafikksikkerheten, men holdningsskapende tiltak er også viktige elementer i planen. Salangen kommune startet arbeidet i 2003, og i planprosessen er det lagt opp til bred involvering fra innbyggerne i kommunen med gjennomføring av grendemøter. Trafikksikkerhetsplan for Salangen vil ha status som kommunedelplan. Kommunestyret har det overordnede ansvar for arbeidet med ressursutvalget som styringsgruppe.

## 2.0 Visjon og målsetning

### 2.1 Visjon

Stortinget har på nasjonalt nivå bestemt at nullvisjonen skal ligge til grunn for Nasjonal transportplan 2002-2011.

I Troms fylkes Trafikksikkerhetsplan er dette fulgt opp og vedtatt som visjon på fylkesnivå.

”Nullvisjonen” er et bilde av en ønsket framtid hvor **ingen blir drept eller alvorlig skadd i trafikken** Med alvorlig skade menes her en skade som gir et varig men.

Kjernen i ”Nullvisjonen” er at vegsystemet må utformes ut fra menneskets forutsetninger. Vi har en begrenset tåleevne og mestringsevne i trafikken. Vi må erkjenne at det er menneskelig å gjøre feil og at alle ulykker ikke kan forhindres.

Utgangspunktet for nullvisjonen er at man ser på null drepte og alvorlig skadde som det eneste etisk holdbare mål for trafikksikkerhetspolitikken. Det finnes ikke et visst antall drepte eller alvorlig skadde som er etisk riktig eller forsvarlig. Derfor må man utforme kjøretøy og trafikksystemer slik at ingen blir drept eller alvorlig skadd.

Det er enhver trafikants ansvar (vegtrafikklovens § 3) å ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom slik at det ikke kan oppstå fare eller skjer skader.

Det er naturlig at ”0-visjonen følges opp også på kommunalt nivå.

**”0-visjonen” legges til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i Salangen Kommune**

### 2.2 Målsetning

I målformuleringen er det naturlig å ta utgangspunktet i vedtatt trafikksikkerhetsplan på fylkesnivå. Trafikksikkerhet angår alle, og påvirker alle i hverdagen. Potensielle farer og utrygghet oppleves ofte som en reduksjon av livskvaliteten i samfunnet, og overordnet målsetningen bør gjenspeile dette.

**”Bedre trafikksikkerhet for alle” er det overordnede mål for trafikksikkerhetsarbeidet i Salangen Kommune**

### 2.2.1 Delmål

Det er et ønske at delmål er målbare for å se om de tiltak som iverksettes har effekt i forhold til målsetningen. Ikke alle delmål er kvantitativt målbare, men kan allikevel oppfattes som kvalitative forbedringer. I Troms Fylkes Trafikksikkerhetsplan er vedtatt 3 delmål som også anses relevante for Salangen Kommune.

*Salangen kommune har følgende delmål for trafikksikkerhetsarbeidet:*

- *Redusert antall drepte og skadde*
- *Økt trygghet i trafikken*
- *Trafikksikkerhet i fokus*

## 3.0 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet

Kommunestyret er hovedansvarlig for trafikksikkerhetsarbeidet (øverste politiske myndighet)

Det er viktig at trafikksikkerhetsarbeidet blir et tverrfaglig samarbeid mellom de enkelte avdelingene (resultatenhetene), hvor skole, barnehage og kultur er viktige aktører.

Ressursutvalget er koordinerende organ mellom de enkelte avdelingene og ivaretar funksjon som styringsgruppe for planarbeidet.

Administrasjonssjefen ved teknisk avdeling har hovedansvaret for det daglige trafikksikkerhetsarbeidet

## 4.0 Registreringer og problemanalyse

### 4.1 Registreringer

I registreringsarbeidet er tatt utgangspunkt i offisiell statistikk fra Statens Vegvesen over ulykkesdata i Salangen kommune i perioden 1992 – 2002. Her gjengis det mest relevante.

#### Ulykker med personskade

I perioden er registrert totalt 51 ulykker med til sammen 81 drepte eller skadde personer fordelt slik:

Drepte	4
Meget alvorlig skadde	2
Alvorlig skadde	11
Letter skadde	64
<u>Sum</u>	<u>81</u>

#### Personskader fordelt på uhellskategori

Det er registrert følgende fordeling av personskader på uhellskategori:

Fotgjenger	6 (herav 3 alvorlig skadde)
Motorsykkel	2 (herav 1 alvorlig skadd)
Bil	73 (herav 4 drepte og 9 alvorlig skadde)
<u>Sum</u>	<u>81</u>

#### Personskader fordelt på alder

Ulykker hvor bil er involvert dominerer ulykkesbildet og følgende aldergrupper er dominerende:

15-19 år	21 (herav 1 drept og 2 alvorlig skadde)
20-24 år	9 (herav 1 drept og 1 alvorlig skadd)
25-28 år	11 (herav 1 drept og 2 alvorlig skadde)

#### Personskader med rusmiddelmistanke

Det er registrert 7 personskader (herav 1 drept og 2 alvorlig skadde) hvor det er mistanke om rusmiddelbruk i forbindelse med uhellet.

#### Personskader fordelt på ukedag

Mandag	15 (herav 2 alvorlig skadde)
Tirsdag	8
Onsdag	15 (herav 2 drepte og 7 alvorlig skadde)
Torsdag	5 (herav 1 drept)
Fredag	14 (herav 2 alvorlig skadde)
Lørdag	17 (herav 1 alvorlig skadd)
<u>Søndag</u>	<u>7 (herav 2 alvorlig skadde)</u>
<u>Sum</u>	<u>81</u>

#### Personskader fordelt på vegidentitet

Riksveg 84	52 (herav 9 alvorlig skadde)
Riksveg 848	3
Riksveg 851	22 (herav 4 drepte 2 alvorlig skadde)
Fylkesveg 152	2 (herav 1 alvorlig skadd)
Fylkesveg 155	2 (herav 1 alvorlig skadd)
<u>Kommunale veger</u>	<u>0</u>
<u>Sum</u>	<u>81</u>

Det er ikke foretatt registreringer utover det som foreligger i offisiell statistikk.

## **4.2 Problemanalyse**

Foreliggende statistikk synes å vise et relativt klart bilde av trafikksikkerhetssituasjonen i Salangen Kommune, men det er grunn til å tro at denne statistikken ikke gir et fullt ut tilfredsstillende bilde av situasjonen.

Enkelte områder i Salangen anses blant beboerne i områdene så trafikkfarlige at det har påvirket levesettet utover det som er normalt.

Manglende gang og sykkelveger i sentrale områder medfører sterke begrensninger i å ferdes som fotgjenger/syklist. Dobbelte bilhold og økt biltetthet som følge av transport av barn/ungdom til aktiviteter i sentrumsområdene er resultat av dette. Dette vil bli nærmere kommentert i det følgende, og under beskrivelsen av de enkelte tiltak.

### Kommunale veger

I perioden 1992 – 2002 er det ikke registrert uhell med personskader, og det er rimelig å anta at de kommunale veger trafiksikkerhetsmessig har brukbar kvalitet. Trafikkbildet på de kommunale vegene bærer preg av at trafikantene har stor grad av lokalkunnskap, og viser hensyn på de områder hvor det kan oppstå utrygge situasjoner. Ved gjennomføring av grendemøtene ble det framsatt forslag til tiltak som klart forbedrer trafiksikkerhetssituasjonen på de kommunale vegene.

Trafiksikkerhet spesielt for barn/unge når de skal til/fra skole er vektlagt fra flere.

Intern kommunikasjon mellom boligfelt og forretningsområde i Sjøvegan sentrum er påpekt som viktig tiltak som vil forbedre tilgjengeligheten for gående og syklende, noe som vil redusert bilbruk.

Fra flere av grendemøtene er generelt dårlig standard på kommunale veger påpekt som et trafiksikkerhetsproblem i seg selv

### Fylkesveger

På fylkesvegene viser statistikken et begrenset antall uhell med personskader i perioden 1992-2002.

Trafikktettheten på fylkesvegene er økende som følge av økt næringsvirksomhet i forbindelse med havbruksaktivitet (FV 152 Laberg – Lavangnes). FV 152 på strekningen Laberg- Rotvik står foran ei større opprusting som er planlagt gjennomført i 2004.

Forsvarets etablering på Elvenes leir medfører en betydelig trafikk på FV 153 med tunge kjøretøy, spesielt i forbindelse med øvelser. Øvre Salangen er den største jordbruksbygda i kommunen, og moderne landbruk medfører økt trafikk, ofte med tunge kjøretøyer (FV 153 og RV 851)

I Salangen er store deler av befolkningen etablert utenfor tettbygd strøk, og da gjerne som ”randbebyggelse” til fylkeveg og riksveg. Det er en økende boligetablering i distriktene. Dette medfører stor aktivitet av barn/unge i trafikkbildet som gående og syklist. Det stilles stadig strengere krav til sikker skoleveg i denne forbindelse.

Ferie og fritidsaktiviteter både sommer og vinter gir en økende trafikktetthet på fylkesvegene. Denne aktiviteten medfører flere ”fremmede” trafikanter med liten lokalkunnskap, noe som øker risikoen for ulykker på steder hvor lokalbefolkningen ”vet å passe seg”.

Tiltak som er foreslått på grendemøtene viser stor grad av lokalkunnskap om de trafikkfarlige områdene på fylkesvegene, og det er rimelig å anta at det er mer denne lokalkunnskapen enn utformingen av vegganleggene som gjør at det ikke skjer flere ulykker på fylkesvegene.

### Riksveger

Statistikken viser at det alt vesentlige av ulykker med personskader skjer på RV 84 (Lavangen grense – Dyrøy grense) og RV 851 (Sjøvegan – Bardu grense)

RV 84 går gjennom de mest sentrale områder av kommunen, gjennom Sjøvegan sentrum og med tett randbebyggelse fra Laberg til Løksebotn, og det er kun i Sjøvegan Sentrum at det er etablert fortau over et begrenset område. I 1993 ble det utarbeidet hovedplan for denne strekningen hvor det var planlagt gang/sykkelveg langs hele strekningen fra Sjøvegan til kryss Løksebotn. Utbygging av denne strekningen har ikke vært prioritert i nasjonal transportplan. På hele denne strekningen er gang/sykkelveg et nødvendig trafiksikkerhetstiltak.

Det må også påpekes at trafikk tettheten har økt betydelig som følge av ny fastlandsforbindelse til Andørja og Rolla i Ibestad kommune med fergeforbindelse til Harstad.

Spesielt nevnes strekningene Sjøvegan sentrum til Melen Boligfelt ca 2,5 km, og området Medby med kryss til Salangsverket Kai og Industriområde.

Melen boligfelt ble etablert i 1980, og er fullt utbygd. Trafikken fra dette boligfeltet inn mot sentrum er stor. Strekningen anses som svært problematisk trafikksikkerhetsmessig, og mangel av gang/sykkelveg medfører sterke begrensninger på innbyggernes naturlige ferdsel/kommunikasjon med sentrumsområdet. Dette resulterer i økt bilbruk og dermed enda større trafikkbelastning.

I 2004 gjennomføres bygging av fortau over et begrenset område i Skårvik (ca 350m).

Området ved Medby er et ”knutepunkt” med konsentrert bebyggelse rundt kryss/adkomst til Salangsverket Kai og Industriområde. Krysset er uoversiktlig og det er stor trafikk i området, spesielt med tunge kjøretøyer til kai og industriområde. Mangel av gang/sykkelveg gjør området spesielt trafikkfarlig.

På Laberg ca 3 km sør for Sjøvegan sentrum er etablert nytt boligfelt, og utbyggingen her er økende. Dette i tillegg til eksisterende bebyggelse gjør at Labergområdet er i samme situasjon som Melenområdet hvor manglende gang/sykkelveg begrenser innbyggernes naturlige ferdsel/kommunikasjon med sentrumsområdet.

På RV 851 fra Sjøvegan til Bardu grense viser statistikken at vi har hatt de verste ulykkene med 4 drepte i perioden 1992 – 2002. På denne strekningen er det relativt stor pendlertrafikk i forbindelse med arbeid i Bardu og Målselv kommuner. Strekningen har 80 km fartsgrense, og har en del uoversiktlige og farlige parseller. Ulykkene med personskafe skyldes i hovedsak utforkjøringer og kollisjon mellom kjøretøyer. På denne strekningen er det også en del boligetablering som medfører at barn/unge oppholder seg på riksvegen i forbindelse skoleskyss til/fra Sjøvegan sentrum.

På RV 848 (Løksebotn- Ibestad grense) er det registrert et beskjedent antall ulykker. Det er bygd gang/sykkelveg i de bebygde områder, og denne strekningen anses trafikksikkerheten å være godt ivaretatt. I området ved Mjøsundet er det relativt stor aktivitet knyttet til ferie/fritid, og dette bør ivaretas med utbygging av eksisterende rasteplass i området

### **Konklusjon**

***Som det framgår av problemanalysen er det gjennomføringene av RV 84 og RV 851 i som utgjør den desidert største utfordringen for trafikksikkerhetsarbeidet i Salangen Kommune.***

***Bygging av fortau-gang/sykkelveger er åpenbart løsningen på de fleste av disse utfordringene.***

***Fylkesvegene og kommunale veger anses som mindre problematiske, men også her vil en rekke av de tiltak som er foreslått bedre trafikksikkerheten.***

***Spesielt god effekt vil vi få av tiltak i Sjøvegan sentrum og nærliggende områder hvor det forventes redusert bilbruk som resultat.***

## 5.0 Tiltak

### 5.1 Organisatoriske tiltak

I Salangen kommune er det ikke oppnevnt eget trafikksikkerhetsutvalg. Kommunestyret har derfor det overordnede ansvar for arbeidet med trafikksikkerhetsplan, og ressursutvalget er oppnevnt som styringsgruppe. Innbyggerne er sterkt involvert i arbeidet gjennom deltakelse i grendemøter, som danner grunnlag for prioriteringer av aktuelle tiltak.

Kommunestyret er øverste myndighet og skal vedta kommunedelplan for trafikksikkerhet (trafikksikkerhetsplan) etter innstilling fra ressursutvalget, og framtidige rullinger av denne planen. Kommunestyret skal også kunne gi retningslinjer for arbeidet i forbindelse med framtidige rullinger av planen.

Teknisk avdeling er ansvarlig for gjennomføring av fysiske tiltak i samsvar med vedtatt plan, for så vidt gjelder tiltak innenfor kommunens ansvarsområde.

Administrasjonssjefen er den administrative leder for samordningen av trafikksikkerhetsarbeidet mellom avdelingene

### 5.2 Tiltak på vegnettet

De viktigste tiltak er satt opp i etterfølgende tabeller i prioritert rekkefølge. Øvrige tiltak følger deretter uten prioritering/unnummerert. Tiltakslisten bygger på forslag til tiltak og prioriteringer fra grendemøtene. Tiltakene er sortert i tiltak på riksveger, fylkesveger og kommunale veger.

Ved beregning av kostnader, er følgende priser lagt til grunn:

Veglys: 8.250 kr/punkt, eller 275.000 kr/km.

Asfaltert gang-/sykkelveg: 3.300 kr/m.

Vegrekkverk: 440 kr/m.

Andre tiltak er estimerte kostnader.

#### 5.2.1 Riksveger

Riksveg 84 (grense Lavangen kommune – grense Dyrøy kommune gjennom Sjøvegan sentrum)

Riksveg 851 (x Rv 84 Sjøvegan – Kistefossbrua/grense Bardu kommune),

Riksveg 848 (x Rv 84 Løksebotn – Mjøssundbrua/grense Ibestad kommune)

#### Prioriterte tiltak:

Nr.	Tiltak	Antatt kostnad eks. mva	Ansvarlig myndighet
1	Gang-/sykkelveg/fortau Sjøvegan – Melen (parsell Karavik – Skårvik) (Rv 84)	4.290.000	Statens vegvesen (fortau Skårvik utføres 2004)



2	Gang-/sykkelveg/fortau Melen (Skårvik) – Salangsverket (Rv 84)	14.520.000	Statens vegvesen
3	Gang-/sykkelveg/fortau x Rv 84/Rv 851 – kirka, inkl. gangfelt/fotgjengerovergang ved kirka (Rv 851)	660.000	Statens vegvesen
4	Gang-/sykkelveg/fortau Sjøvegan – Laberg (Rv84)	9.900.000	Statens vegvesen
5	Utbedring siktforhold kryss Medby (Rv 84)	Ikke beregnet	Statens vegvesen
6	Gangfelt/fotgjengerovergang ved Brygga Kro/Sjøvegan sentrum (Rv 84)	10.000	Statens vegvesen
7	Busslomme Strokkenes (Rv 851)	25.000	Statens vegvesen
8	Busslomme avkjøring Nyvoll (Rv 851)	25.000	Statens vegvesen
9	Brøyting parkeringsplass for turgåere ved Eidet/ grense Lavangen kommune (Rv 84)	Ikke beregnet	Statens vegvesen
10	Flytting busslomme ved avkjøring Melen boligfelt til motsatt side riksveg inkl. veglys (RV 84)	30.000	Statens vegvesen

### Andre uprioriterte tiltak:

Nr.	Tiltak	Antatt kostnad eks. mva	Ansvarlig myndighet
	Utbedring avkjørsel til Rv 84 gangveg fra Sandbergan boligfelt til Sjøvegan sentrum (Rv 84)	Ikke beregnet	Statens vegvesen
	Rasteplass ved avkjørsel Opptreningscenteret (Rv 84)	Ikke beregnet	Statens vegvesen
	Trafikkøying x Rv 851/Rv 84	Ikke beregnet	Statens vegvesen
	Buss-stopp (busslomme) x Rv 851/Rv 84	25.000	Statens vegvesen
	Veglys Elvelund – Laberg (Rv 84)	550.000	Statens vegvesen
	Nedsatt fartsgrense til 60 km/t Elvelund – Laberg (Rv 84)	10.000	Statens vegvesen
	Utbedring siktforhold ”Sandvik-kulen” (ved gammel deponiplass Elvelund) (Rv 84)	Ikke beregnet	Statens vegvesen
	Utbedring siktforhold avkjøring Eidet gnr. 42 bnr. 1 (montering speil?) (Rv 84)	Ikke beregnet	Statens vegvesen
	Utbedring avkjøring Opptreningscenteret (overvann som fører sand/gruss inn på asfaltert veg/Rv 84) (Rv 84)	Ikke beregnet	Statens vegvesen
	Gangfelt evt. skilt ”Skolebarn” ved avkjøring Helge Nilsen (Rv 84)	5.000	Statens vegvesen
	Utbedring siktforhold Magisåssvingen inkl. kryss Ringvegen (Rv 84)	Ikke beregnet	Statens vegvesen
	Gang-/sykkelveg/fortau x Medby – Hauan (Rv 84)	6.600.000	Statens vegvesen
	Utbedring/siktforhold ”Hauan-svingene” (Rv 84)	Ikke beregnet	Statens vegvesen
	Sikring Medbybergene (ved gamle Medby handel) (Rv 84)	Ikke beregnet	Statens vegvesen
	Utbedring busslomme Vika (Rv 84)	15.000	Statens vegvesen

	Veglyst x Medby – Salangsverket (Rv 84)	165.000	Statens vegvesen
	Rydding skog langs vegen (elgfare) (Rv 851)	Ikke beregnet	Statens vegvesen
	Busslomme avkjøring Fredheim (Rv 851)	25.000	Statens vegvesen
	Ny avkjøring til bebyggelse Strokkenes (Rv 851)	Ikke beregnet	Statens vegvesen
	Busslomme Øvervatn (Rv 851)	25.000	Statens vegvesen
	Busslomme Masterbakk (Rv 851)	25.000	Statens vegvesen
	Busslomme Ellevoll (Rv 851)	25.000	Statens vegvesen
	Busslomme Steinsund (avkj. komm. veg Tverseth) (Rv 851)	25.000	Statens vegvesen
	Busslomme x Fv 153 (ved Elim) (Rv 851)	25.000	Statens vegvesen
	Utbedring x Fv 153 (ved Elim) pga tungtrafikk (Rv 851)	Ikke beregnet	Statens vegvesen
	Busslomme Frivoll (Rv 851)	25.000	Statens vegvesen
	Busslomme Sandvik (Rv 851)	25.000	Statens vegvesen
	Utbedring ulykkesutsatte/farlige vegstrekninger: Einokmøllelva forbi Sandvik, Steinsund – Strømsstad (Rv 851)	Ikke beregnet	Statens vegvesen
	Sikring busslomme Rørbakken (Rv 84 ved X med kommunal veg Grønli)	Ikke beregnet	Statens vegvesen
	Busslomme ved Rognså (Rv 84) (utbedring nåværende privat løsning).	Ikke beregnet	Statens vegvesen
	Sikring/skilting uoversiktlig sving Yttergård, hvor barn ferdes (Rv 84).	Ikke beregnet	Statens vegvesen

### 5.2.2 Fylkesveger

Fv 152 (x Rv 84 Laberg – Lavangnes)

Fv 153 (x Rv 851 Fagertun – grense Bardu kommune)

Fv 154 (x Fv 155/kommunal veg Fjeldstad – Haugli)

Fv 155 (x Rv 84 Skårvik – x Fv 154/kommunal veg Fjeldstad)

#### Prioriterte tiltak:

Nr.	Tiltak	Antatt kostnad eks. mva.	Ansvarlig myndighet
1	Veglyst x komm. veg Elvenes – Prestbakken (Fv 153)	840.000	Privat veglyslag, utføres 2004/2005
2	Generell utbedring Fv 152 Laberg – Rotvik, inkl. <ul style="list-style-type: none"> <li>- utbedring siktlinjer/siktforhold</li> <li>- rekkverk langs ”dyp” del av Rotvikvatnet</li> <li>- sikring vegen langs Rotvikvatnet (sklir på berg ved ”Stien”</li> <li>- møteplasser</li> <li>- sikring avkjørsel ”Skolebakken”/kommunal veg til Labergshaug, mot Sagelva</li> <li>- avkjørsel ”Skolebakken”/kommunal veg</li> </ul>	Ikke beregnet	Troms Fylkeskommune/ Statens vegvesen (opprusting Laberg – Rotvik pågår 2004)

	(veg til Labergshaug) med 10m asfaltering for bedring av ”veggrep” i bakken <ul style="list-style-type: none"> <li>- avkjørsel inn på gammel steinbru/rekkverk og asfaltering, samt sikring/rekkverk gammel bru (x Fv 152/kommunal veg til Labergshaug)</li> <li>- utbedring siktforhold avkjørsel til Otterå</li> <li>- utbedring stabiliert gamle støttemurer/steinrekkverk</li> <li>- utbedring siktforhold kurver fra Ampen (forsamlingshus) til Dalen</li> <li>- rassikring Otteråhaugen</li> <li>- utbedring avkjørsel og stikkrenne for bolighus i sving ved gnr. 46 bnr. 1</li> <li>- sikring av Daumannsberget mellom Sommerset og Dalen</li> <li>- nedsatt fartsgrense til 60 km/t</li> <li>- skilting som forkjørsvveg</li> </ul>		
3	Opprusting/utbedring sving øverst i Skårvikdalen (Fv 155)	Ikke berenet	Troms Fylkeskommune/ Statens vegvesen
4	Nedsatt fartsgrense til 60 km/t Åmo (Fv 155)	10.000	Statens vegvesen
5	Parkeringsplass ved Haugli (Fv 154)	20.000	Troms Fylkeskommune/ Statens vegvesen
6	Rydding kratt og skog langs vegene	Ikke beregnet	Statens vegvesen
7	Nedsatt farstgrense til 60 km/t Håkavika (Fv 152)	10.000	Statens vegvesen
8	Grimstadjordet v/grustaket – grøfting for å hindre oversvømmelse av vegbanen og med påfølgende glatt vegbane (Fv 153)	Ikke beregnet	Troms Fylkeskommune/ Statens vegvesen
9	Rekkverk 300m øst for Paul O. Hauglid (Fv 155)	132.000	Troms Fylkeskommune/ Statens vegvesen
10	Rekkverk avkj. Erna Solbakken – Ivar Amundsen (Fv 154)	88.000	Troms Fylkeskommune/ Statens vegvesen

#### Andre uprioriterte tiltak:

Nr.	Tiltak	Antatt kostnad eks. mva	Ansvarlig myndighet
	Busslomme Leirbekkmoen (ved Langegga) (Fv 153)	25.000	Troms Fylkeskommune/ Statens vegvesen
	Busslomme ved Limo/Løkse (Fv 153)	25.000	Troms Fylkeskommune/ Statens vegvesen
	Busslomme ved Hauge/Bakkehaug (Fv 153)	25.000	Troms Fylkeskommune/ Statens vegvesen
	Busslomme ved Solheim (Fv 153)	25.000	Troms Fylkeskommune/ Statens vegvesen
	Busslomme ved Haugseth (Fv 153)	25.000	Troms Fylkeskommune/ Statens vegvesen
	Busslomme ved Uthaug (Fv 153)	25.000	Troms Fylkeskommune/

			Statens vegvesen
	Busslomme ved Øvre Salangen Grendehus/ Hestegjerdet, inkl. gangfelt/fotgjengerovergang (Fv 153)	30.000	Troms Fylkeskommune/ Statens vegvesen
	Busslomme ved Thomassen/Paulsen/Simonsen (Fv 153)	25.000	Troms Fylkeskommune/ Statens vegvesen
	Busslomme ved Erlid (Fv 153)	25.000	Troms Fylkeskommune/ Statens vegvesen
	Busslomme ved Grimstad (Fv 153)	25.000	Troms Fylkeskommune/ Statens vegvesen
	Utbedring ”Storsvingen” (ca 300m området 32/6 og 32/4) (Fv 153)	Ikke beregnet	Troms Fylkeskommune/ Statens vegvesen
	Utbedring ca 200m strekning nedenfor x Rinstad (Fv 153)	Ikke beregnet	Troms Fylkeskommune/ Statens vegvesen
	Rekkverk ved Åeng (Fv 155)	44.000	Troms Fylkeskommune/ Statens vegvesen
	Veglys Åmo (Fv 155)	412.500	Troms Fylkeskommune/ Statens vegvesen

### 5.2.3 Kommunale veger

#### Prioriterte tiltak:

Nr.	Tiltak	Antatt kostnad eks. mva	Ansvarlig myndighet
1	Veglys Elvenes	140.000	Privat veglyslag (utføres 2004/2005)
2	Skilting/merking fotgjengerovergang Sandbergan- vegen ved Vasshaug skole/Mottakssentralen	22.000	Kommunen (utføres 2004)
3	Parkeringsplass vegende i Seljeskog (Seljeskog- vegen)	Ikke beregnet	Kommunen
4	Gangvegforbindelse boligfeltene Øvre Sjøvegan – Sandbergan	1.500.000	Kommunen
5	Ny veg til Idrettsheia (Idrettsvegen) inkl. fortau/ gang-/sykkelveg	2.000.000	Kommunen
6	Rekkverk Sandbergan ovenfor Mottakssentralen (Sandberganvegen)	44.000	Kommunen
7	Rekkverk Sandbergan (Skrenten)	110.000	Kommunen
8	Parkeringsplass ved klubbhus Seljeskog IL (Selje- skogvegen)	Ikke beregnet	Kommunen
9	Nedsatt fartsgrense til 30 km/t gjennom ”Laberg- gården” (x Rv 84 – x Rv 84 ved Folkets hus)	10.000	Kommunen
10	Ferdigstilling ”Gropavegen” (Laberg) i hht. Reguleringsplan	330.000	Kommunen
11	Parkeringsplass ved Snagli (Snaglivegen)	Ikke beregnet	Kommunen
12	Strandpromenade Elvelund – Sjøvegan sentrum	Ikke	Privat regulering i gang-

	inkl. 2 gangforbindelser til Rv 84	beregnet	satt.
--	------------------------------------	----------	-------

### Andre uprioriterte tiltak:

Nr.	Tiltak	Antatt kostnad eks. mva	Ansvarlig myndighet
	Generell opprusting veg til Flåget, inkl. rekkverk, Møteplasser	Ikke beregnet	Kommunen
	Generell opprusting Høgdavegen, inkl. rekkverk, rydding kratt og skog langs vegen	Ikke beregnet	Kommunen
	Sykkelsti Elvelund – Idrettsheia	Ikke beregnet	Kommunen/grunneiere
	Gang-/sykkelsti Elvelund – Nervatn	Ikke beregnet	Kommunen/grunneiere
	Rydding kratt og skog langs vegene	Ikke beregnet	Kommunen
	Nedsatt fartsgrense veg til Labergshaug	5.000	Kommunen
	Grøfterensk veg til Labergshaug	Ikke beregnet	Kommunen
	Busslomme ved Jarly Kristoffersen, Ringvegen	25.000	Kommunen
	Nedsatt fartsgrense til 30 km/t Ringvegen	10.000	Kommunen
	Generell opprusting Seljeskogvegen	Ikke beregnet	Kommunen
	Rekkverk Seljeskogvegen	Ikke beregnet	Kommunen
	Veglys Seljeskogvegen	Ikke beregnet	Kommunen/privat veg-lyslag
	Nedsatt fartsgrense til 60 km/t Seljeskogvegen	5.000	Kommunen
	Gang-/sykkelveg Sandberganveien parsell Vasshaug skole/Mottakssentralen – Kirka	Ikke beregnet	Kommunen

### 5.3 Lokalisering og arealbruk

Ved framtidig utbygging/lokalisering av boligfelt, skoler, barnehager og andre offentlige bygninger er det viktig at trafikksikkerhet blir vurdert spesielt nøye, og at trafikksikre løsninger for ”myke trafikanter” blir prioritert. Dette må ivaretas gjennom arealplaner og reguleringsplaner. Dette vil ofte kreve samarbeid mellom ulike nivåer/offentlige instanser.

*Salangen Kommune vil prioritere trafikksikkerhetsarbeidet i arealplanleggingen og følge prinsippet - ”Bedre trafikksikkerhet for alle ”-*

### 5.4 Trafikkopplæring i skole - barnehage

Grunnleggende holdninger overfor trafikk og trafikksikkerhet dannes allerede i barneårene, og

det er derfor avgjørende å starte med holdningspåvirkning/opplæring i tidlig alder. Opplæring og holdningsskapende arbeid må starte i barnehagen og videreføres både i grunnskolen og videregående skole.

Det foreslås at det utarbeides egne handlingsplaner for trafikkopplæring i barnehage, grunnskole og videregående skole.

### Barnehage/førskole

I handlingsplan for opplæring av førskolebarn bør følgende elementer inngå:

- påvirke barns adferd, slik at deres ulykkesrisiko som aktive trafikanter reduseres
- gi foreldre kunnskap om hvilke forutsetninger barn på ulike alderstrinn har for å ferdes sikkert i trafikken
- motivere foreldre til å bedre barns sikkerhet i første rekke gjennom egnet opplæring og bruk av sikkerhetsutstyr.

### Grunnskole

Den nye læreplanen gir muligheter for integrering av trafikkopplæringen og det holdningsskapende arbeid i undervisningen

I handlingsplanen for opplæring av barn i grunnskolen bør følgende elementer inngå:

- trafikktrygghet på skolevegen
- trafikkregler
- sykkelopplæring
- førstehjelp
- tilbud om mopedopplæring (valgfag)
- tilbud om trafikalt grunnkurs (valgfag)

### Videregående skole

Salangen kommune er vertskommune for Sjøvegan Videregående Skole, og en handlingsplan for trafikkopplæring bør utarbeides i samarbeid med Salangen kommune slik at eventuelle tiltak kan prioriteres i trafikksikkerhetsplanen.

Følgende elementer bør inngå i handlingsplanen:

- trafikksikkerhet på skolevegen
- trafikkultur og trafikksikkerhet
- rus og trafikksikkerhet
- bil/mc opplæring teori (valgfag)
- førstehjelp
- russetid og trafikksikkerhet

***Salangen Kommune vil ta initiativ til å få utarbeidet handlingsplaner for trafikkopplæring i barnehage, grunnskole og videregående skole***

## **5.5 Trafikkantinformasjon**

Det tas sikte på gjennomføring av lokalt tilpassede informasjonstiltak/kampanjer i samarbeid med politiet og frivillige organisasjoner som Trygg Trafikk , idrettslag mv.

Ansvar for koordinering/gjennomføring av slike tiltak/kampanjer ligger hos administrasjonssjefen v/teknisk avdeling.

## **5.6 Kontroll og overvåking**

Ansvar for kontroll og overvåking ligger hos politiet og statens vegvesen, men det kan gjerne gjennomføres kontroll/overvåking i samarbeid med kommunal myndigheter i forbindelse med kampanjer m.v.

## **6 Administrative rutiner - budsjettmessige konsekvenser**

- Tiltaksdelen skal vurderes årlig og økonomiske konsekvenser skal innarbeides i kommunens økonomiplan og budsjett for de tiltak hvor kommunen er ansvarlig for planlegging og gjennomføring.
- Administrasjonssjefens årsmelding skal i et eget punkt kommentere arbeidet med trafikksikkerhet.
- Tiltak hvor andre, eksempelvis Statens Vegvesen, har ansvar for planlegging og gjennomføring framlegges for den aktuelle instans og følges opp av administrasjonssjefen og kommunens politiske ledelse.

Sjøvegan 01.06.04  
Tore Ratkje  
Teknisk sjef

Revidert 13.07.04 i hht. kommunestyrets vedtak 25.06.04 sak 0023/04.