



Vedtatt av Dyrøy kommunestyre **xx.xx** 2023



Innholdsfortegnelse

1. SAMMENDRAG	3
2. INNLEDNING	3
2.1 Historikk	4
2.2 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Dyrøy kommune	4
2.2.1 Forankring:	4
2.2.2 Organisering:	4
3. OVERORDNEDE FØRINGER	4
3.1 FNs bærekraftsmål	4
3.2 Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering	5
3.3 Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033	5
3.3.1 Barnas transportplan	5
3.4 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg (2022-2025)	6
3.5 Regional transportplan for Troms 2022-2033	6
3.5.1 Målsetting RTP	6
3.6 Folkehelse og trafikksikkerhet	7
3.7 Trafikksikker kommune	7
4. ULYKKESSITUASJONEN / -UTVIKLINGEN I DYRØY KOMMUNE	7
4.1 Trafikksikkerhet - statistikk - utfordringer i Dyrøy kommune	8
4.2 Analyse av ulykkene	9
5. MÅL OG STRATEGI FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET I DYRØY KOMMUNE	10
5.1 Mål	10
5.2 Strategi	10
6. KOMMUNALE TILTAK - MÅLSETNINGER	10
6.1 Fart	12
6.2 Rus	12
6.3 Beltebruk og riktig sikring av barn	12
6.4 Uoppmerksomhet	12
6.5 Barn (0-14 år)	12
6.6 Ungdom og unge førere	13
6.7 Eldre trafikanter	13
6.8 Gående og syklende	13
6.9 Motorsykel og moped	13
6.10 Godstransport på veg	13
6.11 Møteulykker og utforkjøringsulykker	13
6.12 Drift og vedlikehold	13
6.13 Bruk av ny teknologi i trafikksikkerhetsarbeidet	13
6.14 Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter	13
6.15 Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget	14
6.16 Fysiske tiltak	14
7. ØKONOMI	15
8. EVALUERING, RULLERING	15
9. HANDLINGSPLAN - TILTAK	16
9.1 Fysiske tiltak – Bærekraftig besøksforvaltning	16
9.2 Sentrumsplan Dyrøy kommune - Tiltak	16
9.3 Prioriterte tiltak etter høringsrunde	17
9.2.1 Fylkesveier	17
9.2.2 Kommunale veier	17
9.2.3 Holdningskapende arbeid	17



1. SAMMENDRAG

Denne planen viderefører det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet i Dyrøy kommune. Planen bygger på trafikksikker kommune konseptet som tidligere er forankret hos rådmannen og etatsledere i eget møte, der planprosessen ble presentert av Trygg Trafikk.

Alle kommunale instanser er gjennom dette arbeidet blitt involvert i planarbeidet.

Planen tar utgangspunkt i de nasjonale og fylkeskommunale føringer for trafikksikkerhetsarbeidet, og målsetningen i kapittel 5 gjenspeiler den trafikkulykkesutviklingen vi kan se på nasjonalt nivå.

Planen har fokus på både fysiske og forebyggende tiltak, og handlingsplanen for fysiske tiltak skal **årlig rulleres**. Planen har i tillegg et økende søkelys på forebyggende trafikksikkerhetsarbeid, utviklet gjennom et tverrfaglig arbeid i hele kommunen.

2. INNLEDNING

Visjonen om null drepte og hardt skadde ligger til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Siden 2010 er det satt etappemål for arbeidet mot nullvisjonen, og i NTP 2022-2033 heter det: «Innen 2030 skal det maksimalt være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050.

Trafikksikkerhetsarbeid handler om å redusere risikoen for skader og ulykker blant alle trafikantgrupper i alle aldre. Vår trafikksikkerhetsplan skal ivareta de viktigste prioriteringene for å øke trafikksikkerheten i kommunen, og vårt arbeid skal være et bidrag for å nå de nasjonale målene. Kommunen har flere roller og oppgaver som innebærer at en direkte eller indirekte har mange muligheter til å bedre trafikksikkerheten, som:

- planmyndighet
- skole- og barnehageeier
- arbeidsgiver
- transportkjøper
- folkehelseaktør (ved å forebygge sykdom og skade hos innbyggerne)
- vegeier



Kommunens trafikksikkerhetsarbeid omfatter alle disse områdene.

I henhold til folkehelseloven og plan- og bygningsloven har kommunen et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker. Kommunen har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet.

Som vegeier har kommunen et spesifikt ansvar for trafikksikkerhetstiltak på kommunale veier ihht vegloven.

Trafikksikkerhetsplan for Dyrøy kommune 2023 - 2027 vil danne grunnlaget for videreføring av kommunens trafikksikkerhetsarbeid.





2.1 Historikk

Denne planen er nr. 2 i rekken av trafikksikkerhetsplaner for Dyrøy kommune. Den forrige trafikksikkerhetsplanen ble vedtatt i 2010 utløp i 2013.

Planen har vært et styringsverktøy for et målrettet trafikksikkerhetsarbeid i Dyrøy, og dette arbeidet videreføres og styrkes gjennom denne planen.



drepte og hardt skadde

ETIKK - Ett hvert menneske er unikt og uerstattelig. Vi kan ikke akseptere at et stort antall mennesker blir drept eller hardt skadd i trafikken hvert år.

VITENSKAPELIGHET - Menneskets fysiske og mentale forutsetninger er kjent og skal ligge til grunn for utformingen av veisystemet. Kunnskapen om vår begrensede mestringsevne i trafikken og tåleevne i en

kollisjon skal legge premisene for valg av løsninger og tiltak. Veitrafikksystemet skal lede trafikantene til en sikker atferd og beskytte dem mot alvorlige konsekvenser av normale feilhandlinger. Kunnskap om trafikksikkerhetsvirkninger skal legges til grunn ved prioritering av tiltak.

ANSVAR - Trafikantene, myndighetene og andre som kan påvirke trafikksikkerheten, har et delt ansvar. Trafikantene har ansvar for sin egen atferd; de skal være aktsomme og unngå bevisste regelbrudd. Myndighetene har ansvar

for å tilby et veisystem som tilrettelegger for mest mulig sikker atferd og beskytter mot alvorlige konsekvenser av normale feilhandlinger. Transportkjøpere og -tilbydere har ansvar for å legge til rette for sikker transport. Kjøretøyleverandørene og -produsentene har ansvar for å tilby, utvikle og produsere trafikksikre kjøretøy. Andre aktører, som for eksempel politiet og ulike interesseorganisasjoner, har også et ansvar innenfor sine områder for å bidra til at trafikksikkerheten blir best mulig.

2.2 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Dyrøy kommune

2.2.1 Forankring:

«Planstrategi 2020 – 2023» ble vedtatt av Dyrøy kommunestyre 18.06 20 sak 67/20. Her står rullering av trafikksikkerhetsplanen som ett av flere prioriterte planer i planstrategiperioden.

Planarbeidet er videre forankret i administrativ ledelse på etatsledermøte 25.05.22 der etterfølgende planprosess ble redegjort for av representanter fra Trygg Trafikk.

2.2.2 Organisering:

Styringsgruppe:	Plan- og Naturutvalget
Prosjektansvarlig:	Rådmann
Prosjektleder:	Rådgiver, Plan- og Næring

3. OVERORDNEDE FØRINGER

For å sikre en rød tråd i arbeidet, fra nasjonalt til lokalt nivå, er følgende styringsdokumenter vektlagt:

- FNs bærekraftsmål
- Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet
 - samordning og organisering
- Nasjonal transportplan (NTP)
 - Barnas transportplan
- Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025
- Regional transportplan eller tilsvarende

3.1 FNs bærekraftsmål

FNs bærekraftsmål er verdens felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimadringene innen 2030.

De mest relevante punktene for kommunens trafikksikkerhetsarbeid innen bærekraftsmålene er:

- Mål 3 God helse:
 - Delmål 3.6) Innen 2030 halvere antall dødsfall og skader i verden forårsaket av trafikkulykker.



- Mål 4 God utdanning:
 - Delmål 4.7) Innen 2030 sikre at alle elever og studenter tilegner seg den kompetanse som er nødvendig for å fremme bærekraftig utvikling [...].
- Mål 11 bærekraftige byer og samfunn:
 - Delmål 11.2) Innen 2030 sørge for at alle har tilgang til trygge, lett tilgjengelige og bærekraftige transportsystemer til en overkommelig pris, og bedre sikkerheten på veiene [...] med særlig vekt på behovene til [...] barn [...]
- Mål 17 Samarbeid for å nå målene
 - Delmål 17.17) Stimulere til og fremme velfungerende partnerskap i det offentlige, mellom det offentlige og private og i det sivile samfunn [...].

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

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

I stortingsmeldingen presenterer regjeringen seks satsningsområder hvorav ett omhandler forankring av tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid på overordnet nivå.

Generelt vil regjeringen videreføre en bred tilnærming i trafikksikkerhetsarbeidet, en målrettet innsats mot de alvorligste ulykkestypene og en målrettet innsats mot risikogrupper. Det trafikanrettede trafikksikkerhetsarbeidet skal vektlegges.

3.3 Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033

Det overordnede målet for Nasjonal transportplan 2022–2033 er:

«Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050.»

Nullvisjonen, visjonen om null antall drepte og hardt skadde i norske vegtrafikkulykker, er ett av de fem likestilte handlingsstrategiene i Nasjonal transportplan, og ligger til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge.

Etappe mål fram til 2030 er maksimalt 350 hardt skadde og drepte i vegtrafikkulykker, hvorav maksimalt 50 drepte, samtidig som det er et mål om 0 drepte i veitrafikken innen 2050.

I Nasjonal transportplan 2022–2033 har regjeringen lagt vekt på å utvikle et godt transportsystem som gir friheter og muligheter for alle, øker livskvaliteten, bidrar til verdiskaping, beskytter og redder liv, og bidrar til bedre helse, miljø og klima.

3.3.1 Barnas transportplan

Barn og unge er både dagens og framtidens trafikanter. Et godt transportsystem skal være trafikksikkert og tilpasset alle, og lar barn og unge leve aktive liv i bygd og by. God trafikk- og arealplanlegging tar hensyn til de yngste og deres behov. Barn og unge er sårbare, og deres ferdsel i trafikken krever målrettede tiltak.

Regjeringen vil (utdrag fra Barnas transportplan):

- gi barn gode muligheter til å være aktive og selvstendige trafikanter
- ta hensyn til barn og unges behov i areal- og transportplanleggingen
- prioritere en ramme på 500 mill. kroner i første seksårsperiode til tiltak som bedrer trafikksikkerheten for barn og unge, herunder etablere en tilskuddsordning for å stimulere til lokalt arbeid for trygge skoleveier og nærmiljøer
- jobbe for nullvisjonen, det vil si at ingen mennesker skal bli hardt skadd eller drept i trafikken.



3.4 Nasjonal tiltaksplan for trafikkikkerhet på veg (2022-2025)

Nasjonal tiltaksplan for trafikkikkerhet på veg 2022-2025 er utarbeidet av Statens vegvesen, politiet, Helse- og omsorgsdepartementet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og åtte storbykommuner. I tillegg har en rekke øvrige aktører gitt innspill til planen.

Planen bygger på Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033 (NTP) og Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikkikkerhetsarbeidet – samordning og organisering. Ambisjonsnivå og prioriteringer i tiltaksplanen er i samsvar med Statens vegvesens handlingsprogram 2018-2023 (2029), Strategiplan for polititjeneste på veg 2016-2019, Trygg Trafikk strategi 2018-2025, fylkeskommunenes planer for prioritering innenfor trafikkikkerhetsarbeidet og de åtte storbykommunenes trafikkikkerhetsplaner.

Formålet med tiltaksplanen er å presentere et omforent og bredt spekter av faglig forankrede tiltak, i tillegg til å styrke samarbeidet mellom de sentrale trafikkikkerhetsaktørene. Tiltakene i tiltaksplanen skal sikre at vi har stø kurs mot etappemålet i NTP.

3.5 Regional transportplan for Troms 2022-2033

Regional transportplan for Troms 2022 – 2033 vil bygge på forutsetningene lagt til grunn for Regional planstrategi.

I Regional planstrategi for Troms beskrives Regional transportplan som følger:

Regional transportplan vil være et viktig verktøy for sammenstilling og synliggjøring av utfordringer og muligheter for underliggende områder innenfor samferdsel i Troms og Finnmark. Planen vil trekke opp langsiktig transportpolitikk, og angi prinsipper og legge føringer i detaljerte handlingsprogram. Planen skal også være strategisk innrettet, med effekt av en samordning av prosesser og forvaltningsnivå regionalt. Planen settes videre i sammenheng med Nasjonal transportplan, der Regional transportplan vil vise mål og krav til alle deler av transportsystemet, og gi innspill til prosesser og planarbeid. Det legges opp til et tidsperspektiv for planen på 12 år, i tråd med Nasjonal transportplan slik at planen også ivaretar en innarbeidet rolle også som oppspill til Nasjonal Transportplan, der det legges opp til at behovet for revisjon vurderes hvert 4. år i forbindelse med utarbeidelse av regional planstrategi.

Problemstillinger som skal tas med videre i planleggingen:

Samferdsel er en viktig forutsetning for bosetting, næringsutvikling og ressursutnyttelse i fylket. Utformingen av transportpolitikken står sentralt for å nå mål innenfor klima/miljø, levekår og folkehelse. Et stort etterslep på fylkesvegnettet, tunnel- og bru utbedring, fiskerihavner, uløste rassikringsoppgaver både på riks- og fylkesveg, strategisk utvikling av riksvegnett og jernbane, og videre utvikling av sentrale knutepunkt for sjøfart og lufttransport, samt overgangen til 0- og lavutslipps kollektivtransport er sentrale utfordringer som må inkluderes i den videre planleggingen.

RTP vil ikke legge direkte føringer for konkret arealbruk, og vil dermed heller ikke utløse krav om konsekvensutredning etter Plan- og bygningsloven.

3.5.1 Målsetting RTP

«Regional transportplan for Troms skal være et godt styringsverktøy som gir forutsigbarhet, har prioriteringer og som tar opp viktige satsinger i kommuner og regionen hva angår samferdsel. Regional transportplan for Troms skal ivareta strategier for regional utvikling, trafikkikkerhet, klimahensyn, arealutvikling i sammenheng med utbygginger (skole, annen infrastruktur), strategi for strekningsvise utbedringer



Økt trafikksikkerhet skal være et premiss i alle investeringsprosjekter, uansett størrelse. Også innenfor drift og vedlikehold og kollektiv er målet å opprettholde og forbedre trafikksikkerheten på fylkesveiene.

Troms og Finnmark fylkeskommune har gjennom vegloven ansvar for å tilrå og samordne trafikksikkerhetsarbeid i fylket. Fylkeskommunen ivaretar dette gjennom Fylkeskommunalt trafikksikkerhetsutvalg (FTU).

FTU består av tre faste medlemmer med vara og konsultative medlemmer fra etater og organisasjoner som arbeider med trafikksikkerhet.

3.6 Folkehelse og trafikksikkerhet

Til tross for en markant reduksjon av antallet alvorlige trafikkulykker siden 1970 vurderes trafikkulykker som et betydelig folkehelseproblem.

Det er spesielt for unge mennesker at trafikkulykker utgjør en viktig årsak til tidlig død, helsetap og redusert livskvalitet.

Regjeringen vil i tråd med Meld. St. 19 (2014-2015) Folkehelsemeldingen mestring og muligheter, forsterke det tversektorielle samarbeidet for å forebygge ulykker. Det er viktig at kommunen integrerer det ulykkesforebyggende arbeidet generelt, og trafikksikkerhetsarbeidet spesielt i sitt folkehelsearbeid.

Jf. folkehelselovens § 4 skal kommunen bidra til å forebygge skade og lidelse innen de oppgaver og med de virkemidler kommunen er tillagt.

3.7 Trafikksikker kommune

Trafikksikker kommune er et organisatorisk trafikksikkerhetstiltak og ei nasjonal godkjenningsordning i regi av Trygg Trafikk. For å bli godkjent som Trafikksikker kommune skal kommunen ha innarbeidet rutiner og systemer for å kvalitetssikre trafikksikkerhetsarbeidet i hele virksomheten.

Godkjenningen innebærer en forpliktelse til å arbeide systematisk med trafikksikkerhet i alle relevante sektorer innenfor sitt ansvarsområde, og bygger blant annet på følgende kriterier:

- Kommunen har forankret ansvaret for trafikksikkerhetsarbeidet hos ordfører og rådmann.
- Kommunen har innarbeidet trafikksikkerhet i HMS/internkontrollsystemet som inneholder regler for reiser og transport i kommunens regi, og ved kjøp av transporttjenester.
- Kommunen har oppdatert oversikt over trafikkulykker i kommunen
- Kommunen har en trafikksikkerhetsplan.
- Kommunen har oppfylt kriteriene for den enkelte sektor (oppvekst, kultur, helse, teknisk, plan, HR).

Godkjenningen har en varighet på tre år og kommunen kan deretter bli regodkjent.

4. ULYKKESSITUASJONEN / -UTVIKLINGEN I DYRØY KOMMUNE

Ulykker og skader i trafikken påfører menneskene som rammes store lidelser. De er også svært kostbare for samfunnet. Helse- og omsorgstjenestene i kommunene må ta store deler av regningen. Det lønner seg derfor å forebygge.

De nasjonale tallene for antall omkomne i vegtrafikkulykker går nedover. Antall hardt skadde har imidlertid ikke hatt like stor nedgang. De siste årene før 2021 ligger tallet for omkomne og hardt skadde i vegtrafikkulykker i Norge på rundt 700 årlig. Av disse omkom om lag 100 personer. De nasjonale målene er å redusere dette antallet til maksimalt 350 innen 2030, altså en halvering av dagens nivå, i tråd med etappemålene mot nullvisjonen.

En rapport utgitt av Trygg Trafikk viser at dekningsgraden for registrering av meget alvorlige og alvorlig ulykker bare er 37 %, og for lettere grad av skade bare er 15 %. På den bakgrunn er det grunn til å anta at disse tallene reelt sett er mye høyere.

I tillegg til de alvorligste trafikkulykkene skjer et høyt antall skader på veiene som ikke inngår i den offisielle ulykkesstatistikken fordi de ikke blir rapportert til politiet. Dette gjelder spesielt for eneulykker myke trafikanter.



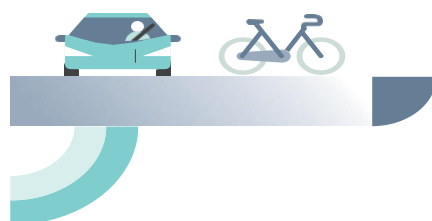
4.1 Trafikksikkerhet - statistikk - utfordringer i Dyrøy kommune

Veier, parkering, belysning, holdeplasser		
	2020	2021
	47,0	46,8
Andel kommunale veier og gater med belysning i prosent av alle kommunale veier (prosent)	44,4	44,4
Andel kommunale veier og gater uten fast dekke av alle kommunale veier (prosent)	0,0	7,4
Parkeringsplasser skiltet for forflytningshemmede per 10 000 innbyggere (antall)	9,4	9,4
Utstedte parkeringstillatelser for forflytningshemmede per 10 000 innbyggere (antall)	235	47
Andel km tilrettelagt for syklende i prosent av alle kommunale veier (prosent)	18,5	18,5
Antall km tilrettelagt for syklende siste år (km)	0,0	0,0
Antall km tilrettelagt for syklende som er et kommunalt ansvar (km)	5	5
Parkeringsplasser skiltet for forflytningshemmede (HC) (antall)	1	1
Utstedte parkeringstillatelser for forflytningshemmede (antall)	25	5
Holdeplasser langs kommunal vei universelt utformet siste år (antall)	0	0
Europa-/riksvei (km)	0	0
Fylkesvei (km)	71	71
Kommunevei (km)	27	27
Privat vei (km)	48	48
Kommunale veier og gater med belysning (km)	12	12
Dekkelagt kommunal vei siste år (km)	1,2	0,0
Kommunal vei og gate med fast dekke (km)	27	25
Lyspunkt langs kommunale veier og gater (antall)	1171	240
Lyspunkt langs riks- og fylkesveier som kommunen betaler for (antall)	:	:
Ny kommunal vei åpnet for trafikk siste år (km)	0,0	0,0
Oppgradert eksisterende kommunal vei siste år (km)	0,0	0,0
Avgiftsbelagte parkeringsplasser i kommunen (antall)	0	0
Offentlige parkeringsplasser i kommunen (ekskl. innfartsparkeringsplasser) (antall)	6	6
Personer (antall)	1063	1068
Private veier det ytes kommunalt tilskudd til (km)	0	0

Kilde: SSB

Utvalgte nøkkeltall for samferdsel - Dyrøy kommune		
	2020	2021
Andel km tilrettelagt for syklende som kommunen har ansvaret for av alle kommunale veier (%)	18,5	18,5
Andel kommunale veier og gater med belysning av alle kommunale veier og gater (%)	44,4	44,4
Utgifter til vedlikehold av kommunale veier og gater av totale nto. dr.utg. til kommunale veier og gater	17,6	4,7
Andel kommunale veier og gater uten fast dekke av alle kommunale veier og gater (%)	0,0	7,4
Brutto driftsutgifter til samferdsel per innbygger (kr)	4748	4323
Brutto driftsutgifter til gatebelysning langs kommunale veier og gater per kilometer belyst vei (kr)	5417	6333
Brutto investeringsutgifter til kommunale veier og gater per innbygger (kr)	2710	845
Antall km tilrettelagt for syklende som er et kommunalt ansvar (km)	5	5
Netto driftsutgifter til kommunale veier og gater per innbygger (kr)	4643	4238
Netto driftsutgifter til kommunale veier og gater per km (kr)	182778	167630

Kilde: SSB





Økonomi innen samferdsel - Dyrøy kommune

	2020	2021
Netto driftsutgifter til kommunale veier og gater per km (kr)	182778	167630
Utgifter til vedlikehold av kommunale veier og gater av totale nto. dr.utg. til kommunale veier og gater (%)	17,6	4,7
Brutto driftsutgifter til kommunale veier og gater per km (kr)	184000	170407
Brutto driftsutgifter til gatebelysning per lyspunkt langs kommunal vei og gate (kr)	56	317
Brutto driftsutgifter til gatebelysning langs kommunale veier og gater per kilometer belyst vei (kr)	5417	6333
Brutto driftsutgifter til gatebelysning per lyspunkt langs fylkes-/riksvei som kommunen har ansvaret for (kr)	:	:
Korrigerte brutto driftsutgifter til kommunale veier og gater per km (kr)	184000	170407
Kommunalt tilskudd per km privat vei (kr)	0	0
Netto driftsutgifter til vedlikehold av kommunale veier og gater (1000 kr)	867	212
Brutto driftsutgifter ekskl. avskrivninger til kommunale veier og gater (1000 kr)	3311	2946
Netto driftsutgifter ekskl. avskrivninger til samferdsel (1000 kr)	4238	3695
Netto driftsutgifter ekskl. avskrivninger til kommunale veier og gater (1000 kr)	4251	3784
Brutto driftsutgifter til gatebelysning langs kommunale veier og gater (1000 kr)	65	76
Brutto driftsutgifter til gatebelysning langs fylkes-/riksveier som er et kommunalt ansvar (1000 kr)	:	:
Korrigerte brutto driftsutgifter til kommunale veier og gater (1000 kr)	4968	4601
Kommunalt tilskudd til private veier (1000 kr)	0	0

Kilde: SSB

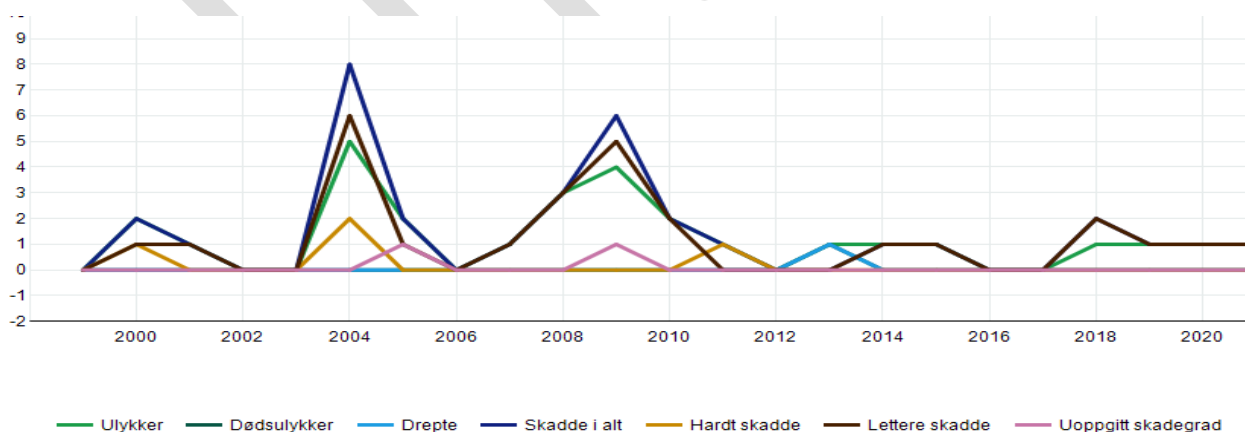
4.2 Analyse av ulykkene

Etterfølgende statistikk gjelder kun veitrafikkulykker i Dyrøy kommune. Bosatte i Dyrøy, men som skades i andre kommuner inngår ikke i statistikken.

Personer drept eller skadd i veitrafikkulykker i Dyrøy, etter statistikkvariabel, region og år

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	
Ulykker			2	1			5	2		1	3	4	2	1		1	1			1	1	1	1	1
Dødsulykker																1								
Drepte																1								
Skadde i alt			2	1			8	2		1	3	6	2	1		1	1				2	1	1	1
Hardt skadde			1				2							1										
Lettere skadde			1	1			6	1		1	3	5	2			1	1				2	1	1	1
Uoppgitt skadegrad								1				1												

Kilde: SSB



Kilde: SSB



5. MÅL OG STRATEGI FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET I DYRØY KOMMUNE

5.1 Mål

Dyrøy kommune arbeider etter nullvisjonen, og har følgende mål:

Å redusere alle typer ulykker og skader i vegtrafikken i kommunen og for sine innbyggere.

5.2 Strategi

I *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2022-2025* er det satt opp en rekke tilstandsmål formulert som måltall. For å nå disse målene må det iverksettes tiltak. Dyrøy kommune skal arbeide aktivt for å bidra til at vi oppnår disse tilstandsmålene. Dette gjelder først og fremst på følgende områder:

- Påvirke kommunens innbyggere til å ferdes med minst mulig risiko for skade og død, uavhengig av hvor en ferdes i vegtrafikken.
- Jobbe systematisk med trafiksikkerhet innenfor alle kommunens sektorer.
- Ha gode systemer og rutiner for trafiksikkerhetsarbeid med konkrete tiltak og evaluering.
- Gjennomføre tiltak knyttet til fysiske tiltak, organisasjon, holdninger og adferd.

6. KOMMUNALE TILTAK - MÅLSETNINGER

I *Nasjonal Tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2022-2025* er det satt mål for tilstandsutvikling innenfor 15 områder der tilstandsendringer er av vesentlig betydning for utviklingen i antall drepte og hardt skadde:

INNSATSOMRÅDE	TILSTANDSMÅL/TILSTANDSFORMULERING
Fart	Innen 2026 skal 72 prosent av kjøretøyene overholde fartsgrensen(2021 = 60,1 prosent).
Rus	Innen 2026 skal maksimalt: - 0,1 prosent av trafikkarbeidet utføres under påvirkning av alkoholover 0,2 promille (2016/2017 = 0,2 prosent). - 0,4 prosent av trafikkarbeidet utføres under påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen (2016/2017 = 0,7 prosent).
Beltebruk og riktig sikring av barn	Innen 2026 skal: - 98,5 prosent av alle førere og forsetepassasjerer i lette biler bruke bilbelte (2019 = 97,4 prosent). - 95 prosent av alle førere i tunge godsbiler bruke bilbelte (2019 = 86,5 prosent) 75 prosent av alle barn i alderen 1-3 år være sikret bakovervendt når de sitter i bil (2021 = 65 prosent). - 85 prosent av alle barn i alderen 1-8 år være riktig sikret i bil (2021 = 82 prosent).
Uoppmerksomhet	I planperioden 2022-2025 vil aktørene fortsette og videreutvikle arbeidet for å få ned antall ulykker som skyldes uoppmerksomhet på grunn av distraksjon.
Barn (0-14 år)	I planperioden 2022-2025 skal det være minst to år uten omkomne barn i trafikken i alderen 0-14 år. I samme periode skal det i gjennom-snitt ikke være mer enn 15 drepte og hardt skadde barn per år.



Ungdom og unge førere	I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for bilførere i alderen 18 og 19 år å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn gjennomsnittet for årene 2018 og 2019.
Eldre trafikanter	I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for: <ul style="list-style-type: none"> - Bilførere i aldersgruppen 75+ å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per kjørte km). - Fotgjengere i aldersgruppen 75+ å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per gåkm).
Gående og syklende	I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for: <ul style="list-style-type: none"> - Fotgjengere å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per gåkm). - Syklister å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per sykkelkm). <p>Innen 2026 skal:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 75 prosent av syklister bruke sykkelhjelmer (2019 = 65,9 prosent). - 53 prosent av fotgjengerne bruke reflekser på belyst vei i mørke (2021 = 46 prosent).
Motorsykel og moped	I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for å bli drept eller hardt skadd på henholdsvis moped, lett motorsykel og tungmotorsykel være 25 prosent lavere enn i perioden 2017-2020 (per personkm).
Godstransport på vei	I 2026 skal minst 30 prosent av alle godskjøretøy med tillatt totalvekt > 3,5 tonn og minst 45 prosent av alle varebiler med tillatt totalvekt ≤ 3,5 tonn hverken ha 2 eller 3 feil ved periodisk kjøretøykontroll. (2020 = 27,1 prosent > 3,5 tonn og 39,5 prosent ≤ 3,5 tonn).
Møteulykker og utforkjøringsulykker	<ul style="list-style-type: none"> - Innen 1/1-2028 skal 60 prosent av trafikkarbeidet på riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere foregå på møtefrie veier (1/1- 2021 = 53,3 prosent). - Det skal gjennom en systematisk tilnærming arbeides for å redusere risikoen for alvorlige utforkjøringsulykker på riksveier og fylkesveier.
Drift- og vedlikehold	I planperioden 2022-2025 vil veieierne beholde og videreutvikle det daglige trafikksikkerhetsfokus i kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold.
Bruk av ny teknologi i trafikksikkerhetsarbeidet	Norge skal ligge langt framme innenfor intelligente transport-systemer, der vei- og kjøretøyteknologi inngår, og tilgjengelig systemer som bedrer trafikksikkerheten er tatt i bruk. På førersiden skal opplæring være tilpasset ny teknologi.
Trafikksikkerhetsarbeid	Innen 1/1-2026 skal: <ul style="list-style-type: none"> - Minst 200 kommuner være godkjent som Trafikksikker kommune (31/12-2021 = 130 kommuner + 1 bydel (i Oslo)). - Et flertall av fylkeskommunene være godkjent som Trafikksikker fylkeskommune (31/12-2021 = 2 fylkeskommuner). - Det finnes og være tatt i bruk verktøy for organisatorisk trafikk-sikkerhetsarbeid som er relevante for alle private virksomheter der ferdsel i veitrafikken er en sentral del av virksomheten.
Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget	<ul style="list-style-type: none"> - Det skal foreligge oppdatert og ny kunnskap som gjør oss i stand til å gjøre gode prioriteringer for å sikre en reduksjon i drepte og hardt skadde i samsvar med ambisjonsnivået i NTP 2022-2033. - Det skal være etablert et system for skaderegistrering som blant annet bidrar til at det i NTP 2026-2037 kan settes en ambisjon for reduksjon i drepte og hardt skadde basert på det reelle omfanget. - Det skal foreligge oppdaterte beregningsverktøy som grunnlag for prioriteringer gjeldende fra og med 2026.



I det følgende anføres kommunens tiltak for å bidra til å nå de nasjonale tilstandsmålene jf. lista over, i tillegg til aktuelle fysiske trafiksikkerhetstiltak (kap. 6.16):

Trygg Trafikk har her foreslått en rekke kommunale tiltak. Disse er:

6.1 Fart

Dyrøy kommune skal:

- som arbeidsgiver påvirke sine ansatte i tjeneste til å opptre med minst mulig risiko i trafikken.
- utarbeide retningslinjer for tjenestereiser og forankre disse i alle sektorer.
- ha trafiksikkerhet som årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU).
- stille krav til samarbeidspartnere om trafiksikker adferd (transporttjenester og vei og vedlikeholdstjenester) ved kjøp av transporttjenester som innarbeides i anbudsdocumentene.
- gjennomføre kurs/gi opplæring for alle ansatte i trafiksikkerhet og HMS.

6.2 Rus

Dyrøy kommune skal:

- arbeide aktivt for å forhindre at ansatte er påvirket av legale eller illegale rusmidler i tjenesten.
- ved kjøp eller leasing av nye biler innarbeides alkoholås som en del av anbudsgrunnlaget.

6.3 Beltebruk og riktig sikring av barn

Dyrøy kommune skal:

- alltid velge busser med 3-punktsbelte ved leie av busser til transport i kommunal regi.
- i retningslinjene for tjenestereiser, uttrykke en tydelig forventning om at alle kommunens ansatte bruker sikkerhetsbelte ved transport i tjeneste. Dette gjelder både bil og buss.
- gjennom helsestasjonenes virksomhet ha økt fokus på temaet barn i bil, og spesielt at barna skal sitte sikret bakovervendt i bil til de er minst fire år.
- i kommunale barnehager gjennomføre tiltak for å øke fokus på sikring av barn i bil.

6.4 Uoppmerksomhet

Dyrøy kommune skal:

- i retningslinjene for tjenestereiser, uttrykke en tydelig forventning om at alle kommunens ansatte i minst mulig grad bruker utstyr som tar oppmerksomheten fra føreren.
- i retningslinjene for tjenestereiser, uttrykke en tydelig forventning om at det i størst mulig grad skal unngås å bruke mobiltelefon under kjøring. Om dette er nødvendig skal det brukes godkjent fastmontert utstyr.
- ved inngåelse av avtaler/anbud stille krav til trafiksikkerhet.

6.5 Barn (0-14 år)

Dyrøy kommune skal:

- vurdere rett til skoleskyss i henhold til bestemmelser for særlig farlig eller vanskelig skolevei.
- arbeide for trafiksikre soner rundt skolen, som blant annet innebærer tiltak knyttet til holdninger og adferd til både barn og voksne.
- legge til rette for at flere kan sykle eller gå til skolen.
- oppfylle forpliktelsene som inngår i Trafiksikker kommune for skole og barnehage.
- sørge for at ansatte i barnehage og skole har tilstrekkelig kompetanse for å gjennomføre god trafikkopplæring i tråd med gjeldende rammeverk.
- stimulere lag og foreninger til at barn og ungdom sikres best mulig og at voksne som transportører kjører med lavest mulig risiko til og fra fritidsaktiviteter.
- stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet.
- i samarbeid med elevenes foresatte ha fokus på trafiksikkerhet og forebygging av ulykker, og dette skal inngå i årsplaner.
- sørge for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i Kunnskapsløftet.
- ta i bruk læringsressurser om trafiksikkerhet i barnehage og i skolen.



6.6 Ungdom og unge førere

Dyrøy kommune skal:

- sørge for nødvendig kompetanse for å tilby valgfaget trafikk på ungdomstrinnet.
- tilby trafikkalt grunnkurs som en del av valgfag trafikk.
- stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet.
- fremme saker om trafikkikkerhet for kommunens ungdomsråd.
- sørge for at kommunens ungdomsråd gis kompetanse om trafikkikkerhet.
- ta i bruk læringsressurser om trafikkikkerhet på ungdomstrinnet.

6.7 Eldre trafikanter

Dyrøy kommune skal:

- legge til grunn universell utforming ved fysisk utforming av vegger og gangfelt for å ivareta eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse.
- stimulere pensjonistforeninger til å innlemme tema trafikkikkerhet i sin virksomhet.
- legge til rette for at trafikkikkerhet blir tema i kommunens elderråd.

6.8 Gående og syklende

Dyrøy kommune skal:

- årlig sette søkelys på betydningen av at syklister og fotgjengere bruker personlig sikkerhetsutstyr i trafikken, eksempelvis sykkelhjelme og reflekser.

6.9 Motorsykkel og moped

Kommunen kan vurdere om man har tiltak eller planer om å iverksette tiltak. Dette kan f.eks. være innføre valgfaget trafikk på ungdomstrinnet.

6.10 Godstransport på veg

Dette innsatsområdet har Statens vegvesen ansvaret for, og det er ikke naturlig at kommunen utvikler tiltak på dette området.

6.11 Møteulykker og utforkjøringsulykker

Dyrøy kommune skal:

- melde inn eventuelle behov for fysisk sikring på fylkesveg til vegeier for å forebygge møteulykker eller utforkjøring.

6.12 Drift og vedlikehold

Dyrøy kommune skal:

- beholde og videreutvikle det daglige trafikkikkerhetsfokus i kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold.

6.13 Bruk av ny teknologi i trafikkikkerhetsarbeidet

Dyrøy kommune skal:

- legge inn krav om automatisk nødbrems, feltskiftevarsler og fotgjengervarsel i anbud ved kjøp/leasing av nye kommunale kjøretøy.

6.14 Trafikkikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter

Dyrøy kommune skal:

- godkjennes som Trafikkikker kommune, eller eventuelt regodkjennes.



6.15 Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget

Dyrøy kommune skal:

- i tillegg til oversikt over offentlig ulykkesstatistikk, belyse trafikksikkerhetssituasjonen med supplerende/andre opplysninger som f.eks. observert adferd og bruk av kjøretøy i kommunen.

6.16 Fysiske tiltak

Dyrøy kommune skal:

- gjennomføre de prioriterte fysiske trafikksikkerhetstiltakene på vegnettet jf. avsnitt 9 – Handlingsplan.
- kartlegge behov for fysisk tilrettelegging for gående og syklende.
- ha særlig oppmerksomhet rettet mot skolevei og trafikksikre soner rundt skolen. (f.eks. Hjertesoner).

Innsatsområde	Kommunen skal	Ansvarlig	Jf. Pkt.	Når
Fart	- påvirke sine ansatte i tjeneste til å opptre med minst mulig risiko i trafikken.	HR/AMU	6.1	Årlig
	- utarbeide retningslinjer for tjenestereiser og forankret denne i alle sektorer.	HR/AMU	6.1	
	- ha trafikksikkerhet som årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU).	HR/AMU	6.1	
	- stille krav til samarbeidspartnere om trafikksikker adferd (transporttjenester og vei og vedlikeholds-tjenester) ved kjøp av transporttjenester som innarbeides i anbuds-dokumentene.	HR	6.1	
	- gjennomføre kurs/gi opplæring for alle ansatte i trafikksikkerhet og HMS.	HR	6.1	
Rus	- arbeide aktivt for å forhindre at ansatte er påvirket av legal eller illegale rusmidler i tjenesten.	AMU	6.2	
	- ved kjøp eller leasing av nye biler innarbeide alkohol som en del av anbudsgrunnlaget.	HR	6.2	
Beltebruk og riktig sikring av barn	- alltid velge busser med 3-punktsbelte ved leie av busser til transport i kommunal regi.	HR	6.3	
	- i retningslinjene for tjenestereiser, uttrykke en tydelig forventning om at alle kommunens ansatte bruker sikkerhetsbelte ved transport i tjeneste. Dette gjelder både bil og buss.	HR	6.3	
	- gjennom helsestasjonenes virksomhet ha økt fokus på temaet barn i bil og da spesielt at barna skal sitte sikret bakovervendt i bil til de er minst fire år.	Helse	6.3	
	- i kommunale barnehager gjennomføre tiltak for å øke fokus på sikring av barn i bil.	Oppvekst	6.3	
	- oppfordre til at også private barnehagene følger ovennevnte tiltak.	Oppvekst	6.3	
Uoppmerksomhet	- i retningslinjene for tjenestereiser, uttrykke en tydelig forventning om at alle kommunens ansatte i minst mulig grad bruker utstyr som tar oppmerksomheten fra føreren	HR	6.4	
	- i retningslinjene for tjenestereiser, uttrykke en tydelig forventning om at det i størst mulig grad skal unngås å bruke mobiltelefon under kjøring. Om dette er nødvendig skal det brukes godkjent fastmontert utstyr.	HR	6.4	
	- ved inngåelse av avtaler/anbud stille krav til trafikksikkerhet.	Innkjøp	6.4	
Barn (0-14)	- vurdere rett til skoleskys i henhold til kriterier for særlig farlig eller vanskelig skolevei.	Oppvekst	6.5	
	- arbeide for trafikksikre soner rundt skole, som blant annet innebærer tiltak knyttet til holdninger og adferd til både barn og voksne.	Oppvekst	6.5	
	- legge til rette for at flere kan sykle eller gå til skolen.	Oppvekst	6.5	
	- oppfylle forpliktelsene som inngår i Trafikksikker kommune for skole og barnehage.	Oppvekst	6.5	
	- sørge for at ansatte i barnehager og skoler har tilstrekkelig kompetanse for å gjennomføre god trafikkopplæring i tråd med gjeldende rammeverk.	Oppvekst	6.5	



	<ul style="list-style-type: none"> - stimulere lag og foreninger til at barn og ungdom sikres best mulig og at voksne som transportører kjører med lavest mulig risiko til og fra fritidsaktiviteter. - stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet. - i samarbeid med elevenes foresatte ha fokus på trafikk-sikkerhet og forebygging av ulykker, og dette skal inngå i årsplaner. - sørge for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i Kunnskapsløftet. - ta i bruk læringsressurser om trafikk-sikkerhet i barnehager og i skolen. 	Kultur	6.5	
		Kultur	6.5	
		Oppvekst	6.5	
		Oppvekst	6.5	
		Oppvekst	6.5	
Ungdom og unge førere	<ul style="list-style-type: none"> - sørge for nødvendig kompetanse for å tilby valgfaget trafikk på ungdomstrinnet. - tilby trafikalt grunnkurs som en del av valgfag trafikk. - stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet fremme saker om trafikk-sikkerhet for kommunens ungdomsråd. - sørge for at kommunens ungdomsråd gis kompetanse om trafikk-sikkerhet. - ta i bruk læringsressurser om trafikk-sikkerhet på ungdomstrinnet. 	Oppvekst	6.6	
		Oppvekst	6.6	
		Koordinator ungdomsråd	6.6	
		Oppvekst	6.6	
		Oppvekst	6.6	
Eldre trafikanter	<ul style="list-style-type: none"> - legge til grunn universell utforming ved fysisk utforming av veger og gangfelt for å ivareta eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse. - stimulere pensjonistforeninger til å innlemme tema trafikk-sikkerhet i sin virksomhet. - legge til rette for at trafikk-sikkerhet blir tema i kommunens elderråd. 	Teknisk sektor	6.7	
		Eldrerådet	6.7	
		Koordinator elderråd	6.7	
Gående og syklende	<ul style="list-style-type: none"> - årlig sette søkelys på betydningen av at syklister og fotgjengere bruker personlig sikkerhetsutstyr i trafikken, eksempelvis sykkelhjelme og refleks. 	Oppvekst / Helsestasjon / HR	6.8	
Drift og vedlikehold	<ul style="list-style-type: none"> - beholde og videreutvikle det daglige trafikk-sikkerhetsfokus i kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold. 	Teknisk sektor	6.12	

(HR = «Human Resource», eller menneskelige ressurser).

7. ØKONOMI

Trafikk-sikkerhetstiltakene i denne planen skal innarbeides i økonomiplanen. Tiltak som går over flere år og tiltak med oppstart planperioden, prioriteres i budsjettet hvert år fra 2023 til og med 2028.

Enhetsledere har ansvaret for å innarbeide utgiftene innenfor eget budsjettområde.

8. EVALUERING, RULLERING

Det rapporteres årlig til kommunestyret om status for tiltakene i planen, inkludert informasjon fra de respektive sektorene.





9. HANDLINGSPLAN - TILTAK

Dyrøy kommune har 2019 vedtatt «Plan for bærekraftig besøksforvaltning i Midt-Troms». Dette er en regional plan for parkeringsplasser, informasjonstavler, toalett, parkering og avfallshåndtering. Prioriterte tiltak for Dyrøy kommune for periodene:

Fase A: 2020-2021

Fase B: 2022-2023

Fase C: 2024-2027

er her medtatt i etterfølgende tabell under «Innsatsområde – Fysiske tiltak kommunal vei».

9.1 Fysiske tiltak – Bærekraftig besøksforvaltning

Fysiske tiltak, kommunal vei (prioritert rekkefølge)	Fase A 2020-21 Bærekraftig besøksforvaltning <u>Sentrum Brøstadbotn</u> Tilrettelegge for toalett, avfallsløsninger samt informasjonstavle	Dyrøy kommune Senja Avfall Vegmyndighet	2020-21
	<u>Vinje, Lille Vinje, Berg</u> Tilrettelegge for toalett, avfallsløsninger, parkering og informasjonstavle	Dyrøy kommune Senja Avfall Vegmyndighet	2020-21
	Fase B 2022-23 Bærekraftig besøksforvaltning <u>Finnlandsfjæra</u> Toalett (helårs), avfallsløsning og parkering	Dyrøy kommune Senja Avfall Vegmyndighet	2022-23
	<u>Mikkelbostad Hagenes</u> Avfallsløsning, parkering og informasjonstavle	Dyrøy kommune Senja Avfall Vegmyndighet	2022-23
	Fase C 2024-27 Bærekraftig besøksforvaltning <u>Finnefjell</u> Avfallshåndtering (dunk)	Dyrøy kommune Senja Avfall	2024-27
	Hållaksla/kvalnes Avfallshåndtering (dunk)	Dyrøy kommune Senja Avfall	2024-27
	<u>Øvre Espenes</u> Toalett, avfallsløsning (dunk) og parkering	Dyrøy kommune Senja Avfall	2024-27
	<u>Sørfjord</u> Parkering og informasjonstavle	Dyrøy kommune Vegmyndighet	2024-27
	<u>Dyrøygommen</u> Avfallshåndtering	Dyrøy kommune Senja Avfall	2024-27

9.2 Sentrumsplan Dyrøy kommune - Tiltak

Trafikk og trafikksikkerhet er en viktig del av funksjonsbeskrivelsen for miljøgate og torg i Brøstadbotn sentrum.

Der er følgende beskrevet:

Miljøgata skal løfte sentrum til et innbydende sted for fremtidig vekst og trivsel.

Her omfattes arbeidene av riving og sanering, nødvendig grunnarbeid, utvidelse av vei, etablering av fortau, utsmykking, møblering, beplantning, overvannshåndtering og øvrig VA-arbeider samt belysning og omlegging av kabler.



Vedtatt i formannskapsmøte 30.09.21 sak 101/21



9.3 Prioriterte tiltak etter høringsrunde

På bakgrunn av tidligere høringsrunde, samt etterfølgende politisk behandling i PNU, er følgende prioriterte tiltak planlagt gjennomført i planperioden. Tiltakene er ført i uprioritert rekkefølge, og vil bli gjennomført ihht. framdrift/oppfølging gjennom etterfølgende planprosesser, politisk behandling, budsjett/finansieringsmedvirkning mv.

9.2.1 Fylkesveier

1. Forkjøringsvei i hele kommunen
2. Gang- og sykkelveier
 - Brøstad Bil – Bergan/hurtigbåt (fv-7840)
 - Sentrum – Skogstadkrysset Espenes (fv-7840)
 - Kryss Brøstadveien/Lundeveien – Kryss Lundeveien/Brøstadbakken (fv-852)
 - Sentrum – Finnlandsnes (fv-7842)
3. Skilt
 - Varselskilt – Dyrehold der det anses nødvendig
 - Bygdetun – Ungdomshus
4. Fotgjengerovergang
 - Ved ny gapahuk nedenfor omsorgsboliger (fv-7840)
5. Utbedring av vei
 - «Sørøver» til Faksfjordbrua (Kastnesveien/Sørfjordveien) (fv-7840)
 - Øvrige fylkeskommunale veier

9.2.2 Kommunale veier

6. Gang- og sykkelvei
 - Kryss Lundeveien (fv-852)/Brøstadbakken – Brøstad kirke
7. Autovern- møteplass- sнопlass
 - Finnefjellveien
8. Elvetun skole – Stalheim
 - Ytterligere belysning
 - Opphøyd fotgjengerovergang

9.2.3 Både fylkesveier og kommunale veier

9. Veilys
10. Søkelys på skog og krattrydding langs vei

9.2.4 Holdningsskapende arbeid

11. Elvetun skole
Trafikalt grunnkurs/annen trafikkopplæring
12. Seniorer
Trafikalt gjenoppfriskningskurs

