



Trafikksikkerhetsplan

2011 - 2012

Rødøy kommune



Vedtatt av Rødøy kommunestyre for perioden 2006-2009, i møte den 29. juni 2006, sak 031/2006.

Vedtatt rullert av Rødøy kommunestyre for perioden 2011-2012, i møte den 3.mars 2011, sak 009/2011

Endret	Sak.nr.	Dato

Innhold

1. Innledning

1.1 Bakgrunn

1.2 Ansvar

2. Situasjonsbeskrivelse for trafikksikkerhet i Rødøy kommune

2.1 Ulykkessituasjonen for politirapporterte skadeulykker på veg i Rødøy kommune

2.2 Gjennomgang av situasjonen for skoler og barnehager i Rødøy

2.3 Fire kritiske områder

2.3.1 Riksveg 17 - Øresvik skole

2.3.2 Riksveg 17 - Jektvik skole

2.3.3 Kaivegen på Rødøy

2.3.4 Kilaområdet ved Tjongsfjord skole

2.4 Trafikk-kaiområder

3. Mål

3.1 Hovedmålsetting 3.2 Delmål

4. Handlingsplan fysiske tiltak

4.1 Riks- og fylkesveger

4.2 Generelle fysiske tiltak

4.3 Veglys

4.4 Skilting

5. Opplæring / informasjon – atferdsendrende tiltak

5.1 Tiltak ved skoler og barnehager som det er rutiner på, og som det arbeides med

6. Oppfølging

Forsidebilde: Situasjonsbilde fra Jektvik skole. (foto: Per A. Sperstad)

1. Innledning

1.1 Bakgrunn

I februar 1996 vedtok Stortinget en interpellasjon der «Stortinget ber regjeringen stimulere flere kommuner til å utarbeide handlingsplaner for trafiksikkerhet, blant annet ved å sette slike handlingsplaner som en forutsetning for å få midler til « Aksjon skoleveg.» Fra år 2000 ble det anbefalt at den enkelte kommune legger en kommunal trafiksikkerhetsplan til grunn når det søkes om «Trafiksikkerhetsmidler» (tidligere «Aksjon skoleveg»). Fra og med år 2001 er det en forutsetning for tildeling av midler at en slik plan foreligger.

Antall skadde og drepte i trafikken i Norge var fram til 1970 økende. I 1970 ble 560 mennesker drept i trafikken i Norge. I 1996 var tallet drepte under det halve med 255 drepte. Tallet på drepte varierer noe fra år til år, men tendensen synes klar, dvs. en nedgang på rundt 100 drepte pr. 10-årsperiode fra 1970 til midten på 90-tallet.

Antall skadde har derimot ikke vist samme tendens til nedgang og har ligget på mellom 10 000 og 13 000 personer pr. år uavhengig av utviklingen i trafikken.

Sett i forhold til økningen i trafikkmengden de siste 25 – 30 år har en relativt sett hatt en positiv utvikling. Det skyldes flere faktorer, bl.a. forhold rundt bedre trafiksikkerhet gjennom bedre vegsystem og fjerning av farepunkter, medisinsk utvikling med bedre anestesi og førstehjelp og aktivt holdningsskapende arbeid. Alt i alt kan en si at risikoen i trafikken i Norge er liten sammenlignet med en rekke land i Europa.

Det holdningsskapende arbeidet har hatt stor plass både i barnehage og skole. Selv om mye er gjort, står utfordringene der fortsatt, og en trafiksikkerhetsplan vil være et nyttig redskap for å kvalitetssikre og skape kontinuitet i det videre arbeidet.

Stortingsmelding om Norsk Veg- og Trafiksikkerhetsplan gir føringer på trafiksikkerhetsarbeid, der det bl.a. er presisert kravet som ligger på kommunene om å ha en egen trafiksikkerhetsplan i botn for det arbeidet som skal gjøres lokalt. Planen er og en viktig forutsetning for tildeling av midler til lokale trafiksikkerhetstiltak.

Ved utarbeidelsen av "Trafiksikkerhetsplan for Rødøy kommune" har en brukt veilederen fra Samferdselsdepartementet / Vegdirektoratet som inspirasjon. Matriell fra Nordland Vegkontor og Nordland fylkeskommune har vært til stor hjelp, sammen med fylkeskommunens egen trafiksikkerhetsplan.

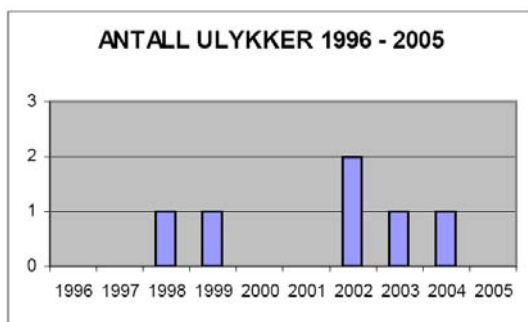
1.2 Ansvar

Rødøy kommune har ikke eget utvalg for trafiksikkerhet og ansvaret ligger naturlig til formannskapet. Rådmannen har stått for planarbeidet av denne første utgaven av trafiksikkerhetsplan i Rødøy kommune. Det er naturlig at den videre oppfølging av planen, samt senere revisjoner av planen, gjøres i regi av teknisk etat i et nært samarbeid med skoleetaten. Det er lagt vekt på fokus mot skoler og barnehager i denne planen.

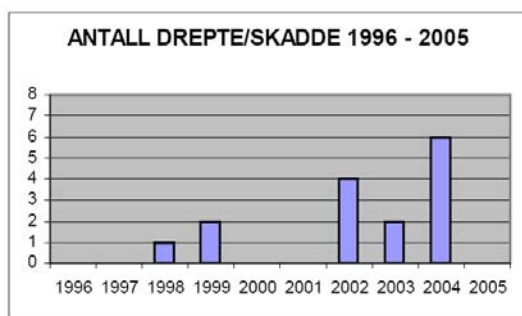
2. Situasjonsbeskrivelse for trafikksikkerhet i Rødøy kommune

I forbindelse med arbeidet med trafikksikkerhetsplan er det hentet inn ekstern informasjon for å få en best mulig plattform å bygge planarbeidet på. Rødøy kommune består av mange små steder som ikke er forbundet med hverandre gjennom et vegnett. Så en er avhengig av ferjer og hurtigbåter for å komme seg rundt. Rødøy kommune har i underkant av 1500 innbyggere og befolkningen er sprett på et dusin forskjellige bosteder.

2.1 Ulykkessituasjonen for politirapporterte skadeulykker på veg i Rødøy kommune



Statistikken som er formidlet fra Statens Vegvesen viser at det ikke er hvert år at det registreres politi- rapporterte personskadeulykker i Rødøy. Antall ulykker er 6 for siste 10 år.



Figuren viser antall politirapporterte skadde eller drepte ved trafikkulykker i Rødøy siste 10 år. Selv om en kan registrere flere skadde i siste del av perioden enn i den første delen, så er statistikkgrunnlaget for spinkelt til å utlede en økende tendens.



Trafikkulykke ved Mælen i Værangfjorden april 2002

En tidlig morgen i april 2002 veltet en trailer fullastet med fiskeavfall utfor riksveg 17 ved Mælen i Værangfjorden. Traileren var på veg for å nå ferja i Jektvik. I en venstresving gikk traileren gjennom autovernet og havnet delvis i havet under bryggen. Sjøføren var alene i bilen da ulykken skjedde, det var heller ingen andre biler som var innblandet. Redningsbistand fra bl a M/S Rødøyfjord og Brønnøysund kom til stedet og den skadde ble sendt til Nordland Sentralsykehus med redningshelikopter. Noen uker senere døde sjøføren av skadene han pådro seg i ulykken.

2.2 Gjennomgang av situasjonen for skoler og barnehager i Rødøy

Slik forholdene er i Rødøy knyttet til trafikksikkerhet for barn og unge i skolesituasjon pekes på følgende hovedområder:

1. Gjennomgående vegtrafikkårer
2. Lokale veger
3. Kaiområder

Skolenes lokaliteter

To av skolene i kommunen ligger i meget trafikksatte områder. Det gjelder Øresvik skole og Jektvik skole. Disse to skolene ligger like ved gjennomfartsåren Riksveg 17 og lekeplass / uteområde grenser helt opp til vegen. Det betyr at lek og uteaktiviteter i skolesammenheng / frikvarter skjer i umiddelbar nærhet til sterk trafikk, til dels tungtransport med trailere.

For de øvrige skolene ligger skolene (og barnehagene) i relativt trygge omgivelser.

En vurderer det slik at skolene på Nordnesøy, Storselsøy, Selsøyvik, Nygård, Tjongsfjord, Myken, Rødøy og Gjerøy har en lokalitet i trygg avstand fra trafikkårer.

Fokus må imidlertid rettes mot skolevegen, som utgjør en viss risiko på flere av stedene. For skolene (Nesøy mellom sør og nord), Øresvik, Jektvik og Tjongsfjord er skoleskyss med drosje og buss viktig.

Barnehagenes lokaliteter

Alle de 6 barnehagene i kommunen ligger i umiddelbar nærhet til kretsskolen, med et lite avvik for Jektvik og Gjerøy. En vurderer det slik at barnehagenes lokaliteter ligger i relativt trygge omgivelser. Jektvik barnehage ligger like ved veg til boligfelt som utgjør en viss risiko. Gjerøy barnehage ligger like ved fylkesveg som innebærer en viss risiko.

2.3 Fire kritiske områder

Nedenfor presenteres fire utsatte områder som må vies spesiell oppmerksom med hensyn til fysiske tiltak.

2.3.1 Riksveg 17 - Øresvik skole

Øresvik skole ligger like ved Riksveg 17 og skoleområdet vurderes som svært trafikksatt.



Det langsiktige tiltaket er en omlegging av Riksveg 17, primært ved å legge den i overkant av bebyggelsen.

Opprusting av Riksveg 17 fra Stokkvågen - Kilboghamn er medtatt på gjeldende prioriteringsplan for vegopprusting av andre riksveger enn stamvegnettet innenfor bl a Helgelandspakken med et kostnadsstipulat på 110 mill kr.

2.3.2 Riksveg 17 - Jektvik skole

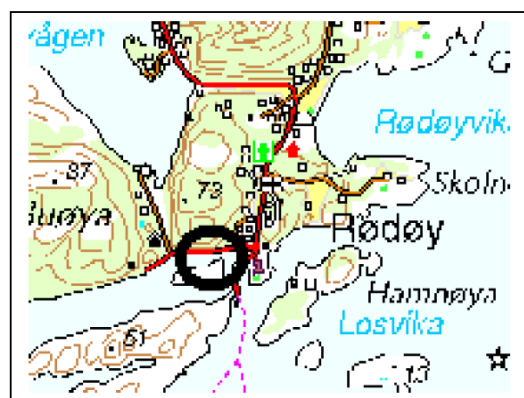


Jektvik skole ligger som nærmeste nabo til riksveg og oppstillingsplassen på ferjekaia i Jektvika. Det er til dels sterk trafikk, også av tyngre kjøretøy, på vegen.

I tillegg oppstår det hver vinter problemer i Kolvikbakken, av tunge kjøretøy som har problemer med å komme opp eller ned bakken.

2.3.3 Kaivegen på Rødøy

Kaivegen på brukes for all trafikk til og fra ekspedisjonskaia for hurtigbåter.



Kaivegen på Rødøy har hatt flere steinras de siste åra. Bildet er fra et av rasene i 2004.

2.3.4 Kilaområdet ved Tjongsfjord skole



Tjongsfjord skole ligger i forholdsvis trygge og lite trafikkutsatte omgivelser. Samtidig er størstedelen av gjennomgangstrafikken redusert etter 1992 etter at Rv 17 ble omlagt og ferjekaia på Vågaholmen nedlagt. Men hovedvegen gjennom bygda brukes av skoleelever i nærområdet til og fra skolen og er ikke sikret på noen måte med aktive tiltak.

Av positive tiltak nevnes at det ble etablert veglys i 2004 på strekningen Tjong-Kila.

2.4 Trafikkai-områder

I Rødøy må en stor del av elevene bruke hurtigbåt eller ferje i større eller mindre grad. Derfor er det rimelig at en tar med både hurtigbåtkaier og ferjekaier i vurderingen av trafikksikkerhet. Nedenfor gis en kortfattet gjennomgang av situasjonen i den enkelte skolekrets.

Nordnesøy skolekrets (ferjekai og hurtigbåtkai)

Ferjekai og hurtigbåtkai ligger like ved siden av hverandre og brukes en del, bl a ved reise til svømmeundervisning.

Hestmannøy skolekrets, Storselsøy (ferjekai og hurtigbåtkai)

Ferjekai og hurtigbåtkai ligger like ved siden av hverandre på nordre endepunkt av fylkesvegen på Storselsøy. Dette kaiområdet ligger et godt stykke fra skolen, men brukes en god del ved reise til/fra Selsøyvik skole (fellesprosjekt) og ved reise til svømmeundervisning.

Selsøyvik skolekrets (ferjekai og hurtigbåtkai)

Ferjekaia ligger i slik nærhet til skoleområdet at den kan oppsøkes av skolelever i skoletiden. Hurtigbåtkai ligger et godt stykke fra skolen, og brukes når en del bl a ved fellesprosjekter og ved reise til svømmeundervisning.

Kilboghamn, Øresvik skolekrets (ferjekai og hurtigbåtkai)

Kaia relativt lite brukt av grunnskoleelevene ved Øresvik skole, men derimot av elevene ved Nygård skolekrets.



Oldervik, Nygård skolekrets (ferje- og hurtigbåtkai)

Kaia relativt mye brukt av grunnskoleelevene.

Jektvik, Jektvik skolekrets (ferjekai)

Skoleområdet ligger som nærmeste nabo til ferjekaiområdet. Grunnskoleelevene bruker ferjereiser bare i mindre grad.

Nordvernes, Jektvik skolekrets (hurtigbåtkai)

Kaia relativt lite brukt av grunnskoleelevene.

Vågaholmen, Tjongsfjord skolekrets (hurtigbåtkai)

Kaia relativt lite brukt av grunnskoleelevene.

Myken skolekrets (hurtigbåtkai)

Kaia relativt mye brukt av grunnskoleelevene.

Rødøy skolekrets (ferjekai og hurtigbåtkai)

Ferjekai og hurtigbåtkai ligger et stykke fra hverandre. Ferjekaia brukes i tillegg som suppleringskai for hurtigbåtene. Både hurtigbåtkai og ferjekaia er relativt mye brukt av grunnskoleelevene.

Gjerøy skolekrets (ferjekai og hurtigbåtkai)

Ferjekai og hurtigbåtkai ligger like ved siden av hverandre. Kaiområdet er relativt mye brukt av grunnskoleelevene.

3. Mål

Antall skadde og drepte er de vanligste faktorer for å måle om trafikksikkerhets tiltak har vært vellykket eller ikke. En forutsetning for å kunne bruke disse faktorene i bruk som målingsredskap er at det må være et visst antall ulykker tilstede. Rødøy kommune har heldigvis vært forskånet for større trafikkuhell.

Motivasjonen for å satse på trafikksikkerhet så lenge vi har ulykker, vil være å unngå død og skade. I små kommuner med få ulykker er frykten for trafikkulykker like mye til stede som i større kommuner selv om det ikke ofte skjer ulykker med død og skade.

3.1 Hovedmålsetting:

Trafikksikkerhetsplanen for Rødøy kommune skal ta vare på og helst øke kommunens innsats i trafikksikkerhetsarbeidet. Dette skal bidra til at antall trafikkskadde og –drepte skal være så nær null som overhodet mulig. Det skal oppleves stadig tryggere å ferdes i trafikken.

3.2 Delmål:

1. Sette fokus på og være med på å prioritere de fysiske tiltak som skal til for å få en så sikker trafikkavvikling som mulig.
2. Systematisere og planlegge arbeidet med holdningsendring/atferdsendring for alle grupper trafikanter:
 - Barn og unge
Barnehage, skole og heim er viktige samarbeidspartnere som må fungere sammen i trafikksikkerhetsarbeidet. 6-åringenes inntog i grunnskolen stiller større krav til trygg skoleveg.
 - Voksne
Foreldrenes rolle som oppdragere og forbilder bør styrkes. Informasjon om trafikksituasjon og lovendringer for å nå foreldregenerasjonen er et godt tiltak. Det bør gjennomføres kampanjer på holdninger overfor denne målgruppen.
 - Eldre
Andelen eldre i trafikken er generelt sett økende. Antall eldre bilførere er økt med 42% de siste 10 år på landsbasis. Bildet i Rødøy er sannsynligvis det samme. Mange eldre har fått liten eller ingen opplæring i dagens trafikkregler/trafikkmiljø. Det er viktig at de eldre har en aktiv pensjonisttilværelse, gjerne i bil, og at de kan føle seg trygge og sikre i trafikken.

Indirekte mål kan være:

- Økt bruk av sykkelhjelmer
- Økt refleksbruk
- Senkning av hastighet i nærhet til boligområder
- Sikre myke trafikanter

4. Handlingsplan fysiske tiltak

Riks- og fylkesveger:

Store utbedring av selve riksvegnettet i Rødøy kommune synes ikke realistisk i de nærmeste år. I sammenheng med nødvendig vedlikeholdsarbeid vil det være viktig at innsatsen rettes mot trafiksikkerhet.

Følgende områder er særlig viktige langs riksveg 17:

1. Øresvik

På sikt må riksveg 17 omlegges forbi Øresvik. På kort sikt bør en vurdere aktuelle tiltak.

2. Jektvik

Spesiell oppmerksomhet mot ferjekaiområdet, skolen og fortauet opp Kolvikbakken.

Øvrige trafiksikkerhetstiltak langs riksveg og fylkesveg:

1. Spesiell oppfølging av rasfaren ved kaivegen på Rødøy.
2. Spesiell oppmerksomhet mot riksveg 17 ved Tjong- og Kilaområdet

4.1 Generelle fysiske tiltak

1. Generelt oppdaterte rutiner for brøyting og strøing av vegnettet.
2. Faste rutiner på fjerning av snø ved vegkryss.
3. Årlige rutiner på rydding av lauvskog og annen skog/kratt for bedring av sikt. Samarbeide med Statens vegvesen om riks- og fylkesveger. Kommunalt ansvar langs kommunale veger. Med den store hjorteviltstammen en har i deler av kommunen, blir det viktig å sørge for god sikt i områder med stor viltovergang.

4.2 Veglys

Kommunen har ikke budsjettmidler til å bygge ut eller vedlikeholde veglys. Men enkelte strekninger er veglys etablert av Statens Vegvesen og andre steder av lokale veglysforeninger.

4.3 Skilting

1. Sørge for at skilting på kommunale veger, skolegårder, parkeringsområder er i henhold til skiltreglement.

De fysiske tiltak som er skissert i planen er ikke kostnadsberegnet. Dette arbeidet vil i noen tilfeller ligge hos vegmyndighetene, riks- og fylkesveger, og hos kommunale myndigheter for kommunale veger, veglys og skilting.

5. Opplæring / informasjon – atferdsendrende tiltak

For å få en best mulig effekt av holdningsskapende arbeid er det viktig at alle aktører spiller på lag, slik at arbeidet for trafikksikkerhet blir så massivt som mulig. Skoler og barnehager er her sentrale, men medaktørene er mange; så som foreldre/voksne, eldreråd, lensmann, forsikringsselskap, lag og organisasjoner og lokale transportører /drosjenæring.

Trafikksikkerhetsarbeid må ha en viktig plass i både skole og barnehage. Trafikkopplæringen i skolen må foregå på tvers av faggrenser og være en integrert del av opplæringsvirksomheten ved skolene i Rødøy. I barnehagevirksomheten er bevisstgjøring av barna i forbindelse med trafikk og det å ferdes i trafikken sentrale emner.

Det finnes en rekke trafikksikkerhetstiltak i skoler og barnehager som det er tilnærmet faste rutiner på. Samarbeid med lensmann, Trygg Trafikk og Statens Vegvesen må være så er godt som mulig og følges opp av skolene og barnehagene.

I en kommune som Rødøy, er mange elever avhengige av skoleskyss. Reglene for tildeling av fri skoleskyss ligger under fylkeskommunen. Både skolene selv og transportører må arbeide for å gjøre skoleskyssen så trygg som mulig.

5.1 Tiltak ved skoler og barnehager som det er rutiner på, og som det arbeides med:

Barnehagene:

Turer og utflukter	Når personalet har med seg barna ut på tur, snakkes det om trafikk og trafikksikkerhet. Barna får lære ved stadige gjentakelser om hvordan de skal oppføre seg i trafikken, hva det er som kan være farlig og om hvilke regler vi har for ferdsel på veier og gater.
Voksnes ansvar	Når barnehagebarna ferdes i trafikken, vurderes det hvor mange barn det kan være pr. voksen. Antall voksne bestemmes ut fra barnas alder, modning og konsentrasjonsevne. Når barnehagen tar barna med på bilturer, brukes barneseter for de yngste og "barneputer" for de eldste barna. Barnehagen ber foreldrene om skriftlig tillatelse til at barnehagen tar barna med på slike turer.

Skolene:

Refleksdemonstrasjon	Årlig opplegg for 1. klasse i samarbeid med lensmann.
Refleksvester	Utdeling av sekker med refleks og refleksvester i samarbeid med Statens Vegvesen.
Trafikkskilt og trafikkregler	Gjennomgås både på turer i lokalmiljøet og gjennom teoriundervisning i klasserommet og i formingsaktiviteter. Gåprøve. Gjerne med bistand av lensmann.

Sykling	Demonstrasjon og bruk av hjelm. Sykkelturer med øving av regler og ferdigheter i sykling.
Trafikkfeller	Gjennomgang og samtale omkring farlige trafikkfeller i lokalmiljøet, og elevenes oppførsel i forbindelse med dem.
Oppførsel og sikkerhet på buss/drosje	Gjentatte gjennomganger av hensiktsmessige regler for buss-transport, både når det gjelder ordinær skoleskyss og ekskursjoner i skolens egen regi med buss.
Førstehjelp	Læreplanen i heimkunnskap har med opplæring i førstehjelp, både på mellomtrinnet og ungdomstrinnet. Dette omfatter også å lære hvordan en kan bistå ved ulykker.
Prosjekt- og temaarbeid	Trafikkdag for hele skolen med lensmann og foreldre som medspillere. Skolene og lensmannsetaten bør ha et utstrakt og godt samarbeid om diverse tiltak. Aksjoner som "MOT" og "IKKE TØFT Å VÆRE DØD".

Andre aktuelle tiltak

1. Styrking av arbeidet rundt trygg skoleskyss. Aksjon skolebuss/-drosje ved skolestart hver høst i et samarbeid mellom skolene, lensmann og transportør der temaene er:
 - hva gjør vi mens vi venter på bussen/drosje
 - hva gjør vi når vi skal gå på bussen/drosje
 - hvordan oppfører vi oss på bussen/drosje
 - hvordan forlater vi bussen/drosje
Målgruppe er småskolen og 7. klasse.
2. Bruke informasjonsbladet Rødøyløva bevisst med informasjon om nye lover og regler og midlertidige trafikkreguleringer.
3. Kursing og aksjoner for eldre i trafikken.
Eldrerådets og pensjonistforeningenes ønsker må være styrende
Samarbeidspartnere som lensmann og forsikringsselskap.
4. Flere ytrer ønske om et mer synlig politi (lensmann) i trafikken for å oppnå et tryggere trafikkbilde.
Hyppigere kontroller demper aggressiv kjøring.
5. Oppfølging av prosjekt med rusforebyggende arbeid i all kommunal forvaltning (AKAN).
Rusforebyggende arbeid er en viktig del av alt trafikksikkerhetsarbeid.

6. Oppfølging

De fleste trafikkulykker i Rødøy skjer på riks- og fylkesveger, men kan også skje i samband med hurtigbåt / ferje. Kommunen styrer i liten grad bruken av virkemidler langs riks- og fylkesvegene. Men kommunen har en stor oppgave i å få til et konstruktivt samarbeid med og legge press på Vegvesenet for å få gjennomført de tiltak som synes nødvendig til enhver tid.

Satsing på trafikksikkerhet vil ha betydning for kommunens daglige drift på flere områder:

Arealplanlegging, drift og vedlikehold av vegnett, lokaliseringsspørsmål og økonomi.

Arbeidet med trafikksikkerhet må være en kontinuerlig prosess. Arbeidet må synliggjøres i organisasjonen. Det må være tilstrekkelig tyngde både administrativt og i de folkevalgte organ, slik at trafikksikkerhetsarbeidet gjennomsyrrer all relevant kommunal aktivitet.

Administrative og økonomiske konsekvenser

Forutsetninger for å få tildelt fylkeskommunal støtte over tilskott til trafikksikkerhetstiltak ("Aksjon skoleveg") er som følger:

1. Tiltakene må være beskrevet og stedfestet
2. Tiltakene må begrunnes
3. Tiltakene må kostnadsberegnes
4. Finansiering skal være avklart
5. Det må angis når tiltaket skal gjennomføres
6. Tiltakene må være prioritert

I noen grad kan dette være vanskelig å oppfylle fullt ut. De ikke fysiske tiltakene kan gjennomføres årlig innen skole- og barnehager i kommuner og finansieres i hovedsak under den enkelte etats drift. I noen grad kan lensmannsetaten og helsesøster bidra i disse tiltakene. For spesielle tiltak, vil finansiering og tidfesting være avhengig av bevilgninger til trafikksikkerhetsformål.

Når det gjelder fysiske tiltak og betingelsen av at kommunen bidrar med minimum 20 % egenandel, må dette vurderes i årlig kommunal budsjettbehandling.

Evaluering / ny plan

Planperioden er fastsatt til fire år, perioden 2006 – 2009, og neste revisjon vil komme innen utgangen av 2008. Det vil imidlertid være naturlig å revidere tiltaksdelen en gang midt i perioden. Revisjonen bør omfatte måling av effekt av aktuelle tiltak, konkretisering av nye tiltak, eventuell innarbeiding av kommunal egenandel i årsbudsjett og prioritering av søknader. Innholdet i planen bør gjøres kjent for aktuelle ansvarsgrupper (f eks lokalutvalg) og andre interessegrupper, for å synliggjøre dette viktige arbeidet. En må imidlertid passe seg for å skape for store forventninger, og ha realistiske synspunkter på mulighetene til gjennomføring av nye kostnadskrevede tiltak. Men, dersom alle parter er villige til å oppprioritere dette viktige arbeidet, vil målene kunne nås og resultatene bli synlige for kommunens innbyggere.

Vedlegg:

Innspillsbrev fra rådmannen oktober 2001

Brev fra Statens Vegvesen datert 7. februar 2006