



Harstad kommune  
Attraktiv hele livet

TRAFIKKSIKKERHETSPLAN  
FOR  
**HARSTAD KOMMUNE**

2010 – 2013

Innholdsfortegnelse	Side
1 INNLEDNING.....	1
2 BAKGRUNN.....	2
2.1 Safe community.....	2
2.2 Lovgrunnlaget .....	2
2.3 Planens oppbygging .....	2
3 ULYKKESSTATISTIKK .....	3
3.1 Faktorer som påvirker antall trafikkkulykker .....	3
3.2 Ulykkesstatistikken i Harstad 1999 – 2009.....	3
4 MÅLSETNINGER.....	4
4.1 Overordnede målsetninger .....	4
4.2 Overordnet planlegging.....	4
4.3 Detaljutforming .....	5
4.4 Drift og vedlikehold .....	6
4.5 konsekvens av dårlig vedlikehold .....	7
4.6 Holdningsskapende tiltak .....	7
4.7 Trafikksikkerhetssamarbeid .....	8
5 TILTAK.....	8
5.1 Generell beskrivelse av tiltak .....	8
5.2 Brukermedvirkning.....	10
5.3 Beskrivelse av prioriteringsmetoden .....	11
5.4 Finansiering .....	11
5.5 Utførte tiltak .....	12
5.6 Tiltak som er tatt ut av planen. ....	14
5.7 Kostnader .....	15
5.8 Generelle tiltak .....	15
6 PRIORITERTE TILTAK .....	16
6.1 Prioriterte tiltak på kommunale veger .....	16
6.1.1 Kommunale veger - mindre tiltak .....	16
6.1.2 Kommunale veger - større tiltak.....	17
6.2 Prioriterte tiltak på andre offentlige veier.....	18
6.3.1 Fylkesveger - mindre tiltak.....	18
6.3.2 Fylkesveger - større tiltak. ....	18
6.4.1 Riksveger - mindre tiltak.....	19
6.5.1 Stamveger - mindre tiltak .....	19
6.5.1 Stamveger - større tiltak.....	19
7 UTDYPENDE BESKRIVELSE AV PRIORITERTE TILTAK SORTERT ETTER SKOLEKRETS.....	20
7.1 Alvestad / Lundenes skolekrets. ....	20
7.2 Bergseng skolekrets. ....	21
7.3 Ervik skolekrets. ....	21
7.4 Gausvik skolekrets. ....	22
7.5 Hagebyen skolekrets. ....	22
7.6 Harstad skolekrets. ....	23
7.7 Kanebogen skolekrets.....	24
7.8 Kasfjord skolekrets.....	26
7.9 Kila skolekrets. ....	26
7.10 Medkila skolekrets.....	27
7.11 Seljestad skolekrets. ....	28
7.12 Stangnes skolekrets. ....	29
7.13 Sørvik skolekrets. ....	29

# 1 INNLEDNING

Trafikkulykker er et av våre store folkehelseproblemer, som hvert år koster samfunnet store beløp. Ulykkestallene i Norge ligger internasjonalt på et lav nivå, likevel blir omtrent 300 personer drept hvert år av trafikkulykker og omtrent 12 000 personskader meldt til politiet. I tillegg blir det årlig rapportert om lag 250 000 forsikringskader.

Samfunnsøkonomisk koster ulykkene i trafikken rundt 28 milliarder kroner årlig (kilde: TØI). De store samfunnskostnadene gjør det lønnsomt med forebyggende tiltak. I dette arbeidet har kommunen en viktig rolle som den lokale aktør, både gjennom egne tiltak og gjennom påvirkning av statlige og fylkeskommunale myndigheter.

Selv om trafikksikkerheten i Norge er bedret de siste 30 årene, er ferdsel på offentlige veier fremdeles noe av det farligste mennesker utfører til daglig. For eksempel kan nevnes at av dødsfall blant barn i alderen 0 til 14 år ble omtrent 40% drept i trafikkulykker. For aldersgruppen 15-24 år er andelen 65% (data fra 1998). Dette viser at trafikkulykker er en hyppig dødsårsak blant barn og unge.

På bakgrunn av *Nasjonal Transportplan 2002 – 2011* (Stortingsmelding nr. 46) ble det lagt frem en egen strategiplan *Trafikksikkerhet på veg 2002 – 2011* hvor den såkalte *Nullvisjonen* ble presentert. Denne går ut på at det langsiktige trafikksikkerhetsarbeidet skal ha en visjon om ingen drepte eller livsvarig skadde i trafikken. Nullvisjonen er ytterligere vektlagt i *Nasjonal Transportplan 2006 – 2015*.

*Trafikksikkerhetsplan 2010 - 2013* skal være kommunens hjelpemiddel for å minske antallet trafikkulykker og derigjennom skape et trygt og sikkert lokalsamfunn.



## 2 BAKGRUNN

Harstad kommunes første trafiksikkerhetsplan ble vedtatt av kommunestyret våren 1997. I mai 1998 kom en ny utgave av planen *Trafiksikkerhetsplan for Harstad kommune 1999 – 2004*. Siden 2005 har planen, eller handlingsdelen, vært revidert og politisk behandlet hvert år.

### 2.1 Safe community

WHO, Verdens Helseorganisasjon har lenge arbeidet med ulykkesforebygging på internasjonalt nivå. «Safe community», trygge lokalsamfunn er benevnningen på organisasjonens internasjonale skadeforebyggende program. Harstad ble i 1994 som første norske kommune utnevnt til «Safe community» av Verdens Helseorganisasjon. I 2003 ble kommunen regodkjent.

Kommuner som arbeider ifølge konseptet skal gjøre en aktiv innsats for å forebygge ulykker i sitt nærmiljø. Det lokale initiativ på området er en viktig forutsetning for å forebygge ulykker.



Denne planen skal sees som en del av arbeidet med «Trygge lokalsamfunn» i Harstad kommune.

### 2.2 Lovgrunnlaget

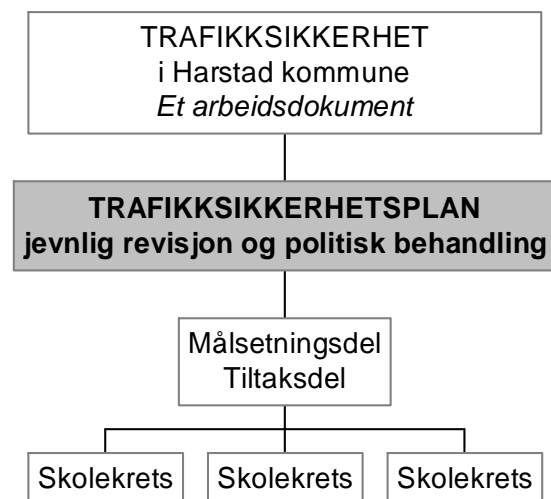
En rekke lover og bestemmelser omhandler forhold som virker inn på trafiksikkerheten. Noen av disse er: Vegtrafikkloven, Vegloven, Plan- og bygningsloven, Rikspolitiske retningslinjer, Lov om helsetjeneste i kommunen, Helse-, miljø og sikkerhet samt bestemmelser knyttet til blant annet Grunnskolen og Videregående skole.

### 2.3 Planens oppbygging

Trafiksikkerhetsplan 2010 – 2013 vil avløse Trafiksikkerhetsplan for Harstad kommune 2007 – 2009.

Planen for 1999 - 2004 var en meget gjennomarbeidet og omfattende plan. Den ble i 2005 omdefinert til et arbeidsdokument for trafiksikkerhet i Harstad kommune. Dette arbeidsdokumentet danner grunnlaget for denne trafiksikkerhetsplanen. Innholdet er et sammendrag av ovennevnte arbeidsdokument, oversikt over gjennomførte tiltak, reviderte tiltakslistene og beskrivelse av nye, endrede eller utgåtte tiltak samt andre aktuelle forhold.

Trafiksikkerhetsplanen gjelder for tre år frem i tid, men kan revideres og behandles politisk tidligere dersom det er behov for dette.



### 3 ULYKKESSTATISTIKK

Vegtrafikkulykker er ifølge definisjonen ulykker som har skjedd på offentlig eller privat veg, gate eller plass som er åpen for alminnelig ferdsel. Trafikkulykker med personskade er rapporteringspliktige ifølge Vegtrafikkloven §12.

En rekke undersøkelser viser imidlertid at langt fra alle trafikkulykker med personskade blir meldt til politiet. For å få et mer komplett grunnlag enn ved politirapporterte ulykker har man i Harstad også registrert ulykker ved sykehuset. I perioden 1994 – 1998 viser det seg at rapporteringsgraden til politiet er 26%. Det er altså en stor underrapportering (Ytterstad). Rapportering og registrering av ulykker kan være et viktig grunnlag for å finne steder som er trafikkfarlige. Sykehusregistrering av trafikkulykker i Norge har vist at det årlig behandles over 40.000 trafikkskadede i norske sykehus (kilde: Statens institutt for folkehelse). Registreringen ved Harstad sykehus danner et mer komplett ulykkesmaterieell som er svært verdifullt for arbeidet med ulykkesforebygging.

#### 3.1 Faktorer som påvirker antall trafikkulykker

Antallet skadde personer i trafikken er bestemt av tre hovedgrupper av faktorer:

1. Trafikkmengden. Omfanget av reisevirksomhet og transport har effekt på ulykkestallene. Når trafikkmengden øker fra 1 til 100 så øker antall personskadeulykker fra 1 til 80. Antall dødsulykker øker derimot bare fra 1 til ca 25. Dette kan skyldes at når trafikkmengden øker så går hastigheten ned hvilket minsker skadenes alvorlighetsgrad.
2. Ulykkesrisikoen, det vil si sannsynligheten for å bli innblandet i en trafikkulykke per kilometer man ferdes i trafikken.
3. Skaderisikoen, det vil si sannsynligheten for at man blir skadet, gitt at man er innblandet i en trafikkulykke.

Man bruker å betrakte antallet skadede i trafikken som et produkt av de tre ovenstående, det vil si: Antallet skadde i trafikken = trafikkmengden x ulykkesrisikoen x skaderisikoen. Av dette følger at antallet skadde personer kan reduseres på tre måter: ved å redusere trafikkmengden, ved å redusere ulykkesrisikoen samt ved å redusere skaderisikoen.

#### 3.2 Ulykkesstatistikken i Harstad 1999 – 2009

Vi har oppdatert ulykkesstatistikk fra registreringen ved Harstad sykehus til og med juni 2009.

For trafikkskadede med skadekommune Harstad, fordelte skadealvoret seg slik:

I perioden 2000-1. halvår 2009 hadde 81,8% liten skade, 15% moderatskade, 2,5% meget alvorlig skade og 0,5% dødelig skade.

Siden 2004 er det ikke registrert trafikkskadede med dødelig skade der bostedskommune eller skadekommune er Harstad (2005- 1.halvår 2009). I perioden 2000 – 2004 var det registret 11 trafikkskadede med dødelig skade der 2 personer med bostedskommune Harstad var skadet i annen kommune.

MC/mopedulykker synes å øke fra 2001. Fotgjengerskader har ligget stabilt lavt. I selve byen har det gått rimelig bra hva angår de alvorlige og dødelige ulykkene. Fysiske tiltak som bremses farten og sørger for atskillelse av harde og myke trafikkanter synes å virke.

Av statistikken ser vi en økende frekvens av skadde i bil i vinterhalvåret i perioden 2000 – 2009. Årsaken til dette er nok sammensatt. Spesielle vær og føreforhold, sikt og lysforhold vil være en årsak. Redusert bruk av midler til vinterdrift (brøyting, siktrydding, strøing) kan være en annen. Minimal bruk av midler til vedlikehold av vegene påvirker kjøreforholdene både sommer og vinter. Asfalskader vil forsterke problemene vintertid. Kvaliteten på vinterdekkene vil også kunne spille inn.



## 4 MÅLSETNINGER

### 4.1 Overordnede målsetninger

Med bakgrunn i ulykkesdataene og spørreundersøkelsen som er beskrevet i arbeidsdokumentet, kan følgende målsetninger settes opp:

- **Det totale antallet ulykker med fotgjenger og syklister innblandet skal minskes.**
- **Skolebarnas trygghet på skolevegene i kommunen skal økes.**
- **Antallet ulykker i vintermånedene skal minskes.**
- **Antallet ulykker i kryss skal minskes.**

### 4.2 Overordnet planlegging

Arealplaner er et grunnleggende verktøy for å skape et sikkert trafikksystem. Kommunal planlegging gir muligheter til å påvirke både trafikkmengde, antallet kjørte kilometer, trafikkenes fordeling på vegnettet, reisers fordeling mellom ulike transportmidler og risikonivået på den enkelte veg. Alle disse faktorene har betydning for trafikksikkerheten.

I kraft av Plan- og bygningsloven må det stilles krav til infrastrukturen ved nye boligområder, skoler, idrettsanlegg og trafikkskapende virksomheter.

#### Kommunens målsetninger

Kommunens arealplanlegging skal medvirke til å skape et trafikksikkert vegsystem gjennom å: Lokalisere veger, boliger, arbeidsplasser og annen virksomhet slik at trafikkmengden og reiseavstanden blir minst mulig. Lokalisere virksomhet slik at konflikter imellom myke trafikanter og øvrig trafikk minskes.

Dette kan gjøres ved å:

- Lokalisere virksomheter slik at reiseavstanden blir minst mulig. Dette kan bl.a. innebære at etableringer som medfører stor trafikk skal lokaliseres til beliggenheter som ikke medfører unødvendig stor trafikk. Beliggenheter som innebærer et godt tilbud med kollektive transportmiddel og gode muligheter for gang- og sykkeltransport skal derfor prioriteres.
- Lokalisere virksomheter til beliggenheter der trafikk til og fra disse skjer på de deler av vegnettet som har lavest ulykkesrisiko.
- Lokalisere virksomheter som skoler og barnehager på en slik måte at konflikter mellom biltrafikk og gang- / sykkeltrafikk unngås.
- Påvirke transportmiddelvalget ved å prioritere kollektivtrafikk i den kommunale planleggingen.

**Utforme den enkelte veg slik at risikonivået på vegen blir lavt. Gjøre trafikksystemet enkelt og oversiktlig for alle trafikanter.**

Dette kan bl.a. skje gjennom å:

- Etablere et vegnett som skjermer adkomstveger fra gjennomgangstrafikk og gjør trafikkmengden i adkomstveger minst mulig.
- Styre trafikken til de deler av vegnettet som har lavest ulykkesrisiko.
- Jobbe for høy separeringsgrad mellom myke trafikanter og øvrig trafikk.
- Jobbe for en kryssutforming som gir høy trafikksikkerhet.
- Jobbe for et enkelt og oversiktlig trafikksystem.
- Vektlegge universell utforming
- Stille krav i form av rekkefølgebestemmelser i reguleringsplaner.



### 4.3 Detaljutforming

Omkring halvparten av de politirapporterte trafikkulykker med personskade skjer i tettbygd strøk. Veger i byer og tettsteder har 2-10 ganger så høy ulykkesrisiko som veger i spredt bebyggelse. Spesielt høy er risikoen på samleveger og adkomstveger. En spesielt utsatt gruppe trafikkantene er fotgjengere og syklister der andelen ulykker i tettbygd strøk er over 80%.

#### Kommunens målsetninger

Kommunens trafikkplanlegging skal medvirke til å skape et trafiksikkert vegsystem gjennom å:

##### Ta særlig hensyn til de myke trafikkantenes situasjon.

I spørreundersøkelsen som ble gjennomført blant skoleelever i kommunen svarer akkurat halvparten av elevene at de syns skolevegen er usikker fordi den mangler gang- og sykkelveg. Bygging av gang- og sykkelveger er altså et meget viktig tiltak for å øke tryggheten for skolebarna. Trafiksikkerhetsarbeid rettet mot de myke trafikkantene i Harstad kan bl.a. skje gjennom å:

- Samarbeide med Statens Vegvesen for å foreslå tiltak for å bedre trafiksituasjonen for de myke trafikkantene i Harstad sentrum.
- Virke for en god trafikkseparering av myke trafikkantene og øvrig trafikk på kommunale veger. Fremfor alt gjelder dette på veger med stor transportfunksjon.
- Bygge gang- og sykkelveger, og særlig prioritere veger som brukes av barn til og fra skolen.

##### Minske trafikken på samleveger og adkomstveger.

Kommunen skal arbeide for å begrense trafikken på adkomstveger ved å:

- Fysisk stenge boligveger slik at gjennomkjøring er umulig. Ved stenging skal det tas hensyn til trafikkavvikling, renovasjon og brøyting.
- Opparbeide fysisk fartsregulerende tiltak for å dels minske hastigheten på adkomstvegene dels søke styre trafikken til mer passende veger.

##### Prioritere trafiksikkerhet ved bygging og utbedring av kommunens trafikkssystem.

Kommunen skal ha som målsetning å prioritere prosjekt i hensikt å øke trafiksikkerheten på de kommunale vegene. Dette kan bl.a. innebære at:

- Særlig ulykkesbelastede punkter samt punkter med et høyt forventet ulykkestall skal prioriteres.
- Ved bygging av nye veger skal løsninger velges som medfører en god trafiksikkerhet.

##### Ha klare retningslinjer for fartsgrense på de kommunale vegene med utgangspunkt i både trafiksikkerhet og fremkommelighet. Ved konflikt mellom disse skal trafiksikkerheten prioriteres.

Høy fart øker risikoen for ulykker, dels fordi kravene til trafikkantens observasjons- og reaksjonsevne øker, og dels fordi bremselengden øker med hastigheten. Risikoen for dødelige skader øker også ved høyere fart.

Det er viktig at fartsgrensene respekteres og overholdes, særlig i tettbygd strøk. For å øke respekten for fartsgrensene er det viktig at kommunen har klare retningslinjer for fartsgrenser på de kommunale vegene. Disse retningslinjer skal ta hensyn til både fremkommelighet og trafiksikkerhet. Ved konflikt mellom disse to interessene skal trafiksikkerheten prioriteres.



## 4.4 Drift og vedlikehold

En av hensiktene med vegvedlikehold er å øke trafikksikkerheten på vegen. Vedlikehold kan bl.a. innebære fornyelse av vegdekker, oppdatere skilting og vintervedlikehold av vegger og fortau.

### Kommunens målsetninger

Kommunal drift og vedlikehold skal medvirke til å skape et trafikksikkert vegsystem. Dette skal skje ved at:

**Kommunal drift og vedlikehold skal prioritere trafikksikkerhet og framkommelighet. Drift og vedlikehold skal særlig prioriteres innen de områder som berører de myke trafikkantene.**

Trafikk, værforhold og grunnforhold utsetter vegger for slitasje. I kombinasjon med manglende vedlikehold kan dette føre til at spor, sprekker og ujevnheter oppstår i vegbanen. Skader i vegbanen kan føre til ulykker og minske kjørekomforten.

Spesielt sikkerheten for gående og syklister er avhengig av god jevnhet på vegens dekke. En ujevn vegbane på fortau og gang- sykkelveger kan føre til at antallet fallulykker og eneulykker på sykkel øker. Det kan også lede til at syklister heller bruker tilstøtende vegbane isteden for å bruke gang- og sykkelvegen. Dette kan indirekte føre til at ulykker der gang- og sykkeltrafikkantene blir påkjørt av bil øker.

En stor andel, omtrent 80%, av sykkelulykkene som er rapportert til Harstad sykehus er eneulykker på sykkel. Flere av disse ulykker kan skyldes dårlig vedlikehold av fortau og gang- og sykkelveger.

Et godt kommunalt vedlikehold kan bl.a. innebære:

- I hensikt å minske antallet eneulykker blant fotgjengere og syklister skal kommunen særlig prioritere gang- og sykkelveger.
- Hver vår og sommer gjennomføre siktrydding av vegetasjon i kryss.
- Feie vegger, og da særlig gang- og sykkelveger hver vår for å bl.a. minske antallet eneulykker på sykkel.
- Vedlikeholde vegbanen slik at dannelsen av spor, sprekker og ujevnheter blir minimal.

**Ved varsling av vegarbeid skal kommunen ta særlig hensyn til framkommelighet og sikkerhet for funksjonshemmede og myke trafikkantene.**

På kommunale vegger er kommunen ansvarlig myndighet for å tilse at arbeidsvarsling skjer på en riktig måte. Kommunen skal også tilse at tiltak på arbeidsstedene er utført for å sikre trafikken for funksjonshemmede, barn og myke trafikkantene.

**Kommunalt vintervedlikehold skal prioritere trafikksikkerhet og framkommelighet. Vedlikehold skal særlig prioriteres på vegger som brukes av fotgjengere og syklister.**

Antallet rapporterte trafikkulykker i Harstad med motorkjøretøy innblandet er størst i vintermånedene desember-februar. I tillegg økte antallet i perioden 2000 – 2003. Økningen av antallet ulykker kan ha flere årsaker. Om vinteren er friksjon og siktforhold dårligere enn på sommeren ved at snø og is setter ned friksjonen. Ulykkesrisikoen på helt eller delvis snø- og isdekket veg er mellom 1,5 og 4,5 ganger så høy som på tørr bar veg. Vintervedlikeholdet av vegger har til formål å redusere denne risikoen og antall ulykker, ved å fjerne snø og is fra vegbanen og dermed bedre friksjonsforholdene. Undersøkelser viser at snøbrøyting kan redusere antallet ulykker med inntil en tredel (TØI 1997). Siktrydding i kryss er et annet tiltak for å bedre trafikksikkerheten.

Hver vinter skjer også et stort antall ulykker ved at fotgjengere faller. Vintervedlikeholdet av gater, fortau, gang- og sykkelveger kan derfor ha stor betydning for antall fallulykker om vinteren. Undersøkelser viser at fullstendig fjerning av snø og is kan potensielt redusere antallet fallulykker om vinteren med omtrent halvparten. Ved snørike vintre er trolig oppvarming av fortauene det mest effektive tiltak for å helt fjerne snø og is fra gangarealer (TØI 1997). Mangelfullt vintervedlikehold av gang- og sykkelarealer kan også indirekte føre til at antall trafikkulykker der fotgjenger blir påkjørt av motorkjøretøy øker. Dette ettersom fotgjengere velger å ferdes på vegene når de synes det er for glatt på fortauet eller gang- og sykkelvegene.



Et godt kommunalt vintervedlikehold kan bl.a. innebære:

- Prioritere brøyting og strøing på areal for fotgjengere og syklister. Særlig prioritere brøyting av veier som brukes av barn til og fra skole.
- Virke for økt bruk av fortausvarme i sentrale byområdene.
- Virke for å opplyse gårdeiere om sin plikt til å utføre vintervedlikehold av fortau langs bolig og næringsbygg jf. politivedtektene.

#### 4.5 konsekvens av dårlig vedlikehold

Dårlig vedlikehold av de kommunale vegene har flere sider. Kommunens veier utgjør en verdikapital. Dersom man ikke vedlikeholder vegene vil denne kapitalen minske betraktelig og behovet for nyinvestering øke tilsvarende.

I 2004 fikk drifts- og utbyggingsetaten utarbeidet en rapport om vegnettet i Harstad kommune. Konklusjonen var alt annet enn oppløftende. Nåverdien (2004) ble beregnet til 103,3 mill. kr. Verdien var redusert med 34,13 mill. kr. på grunn av skader og dårlig vedlikehold. Selv ved en årlig investering på 1 mill. kr. vil verdikapitalen i løpet av 10 år falle ytterligere 18 mill. kr.! Konklusjonen i rapporten var at det trengtes et tilleggsbudsjett på 4 mill. kr. over de neste 10 årene. Da ville endringene i verdikapitalen komme på pluss siden, og antall lavstandardveier reduseres betraktelig. Konsulentfirmaet CarlBro AS beregnet altså et etterslepet på det strukturelle vegvedlikeholdet i Harstad i 2004 var på ca 19,5 mill. kr. Denne beregningen ble gjennomført på ny høsten 2007, og den viser at etterslepet er økt til ca 36 mill. kr. Vi er altså inne i en situasjon hvor forfallet er i ferd med å akselerere.

I tillegg til verdiforringelse og dårligere fremkommelighet, vil et dårlig vedlikehold også kunne føre til flere trafikkulykker.

En annen konsekvens av stadig nedprioritering av vegvedlikehold, er at man bør vurdere å skrive om kommunens målsetning med tanke på trafikkikkerhet.

#### 4.6 Holdningsskapende tiltak

Manglende kunnskap om trafikkmiljøet kan være en av faktorene til ulykker. Det finnes beregninger som mener at hvis trafikantene helt respekterte vegtrafikklovene (fart, promille, bilbelte, vikeplikt mfl.) kunne antallet skadde personer i trafikken reduseres med ca 25% og antallet drepte i trafikken omtrent halveres.

Trafikkantinformasjon og kampanjer skal øke trafikantenes kunnskaper og endre holdninger, slik at trafikantene opptre med en sikrere atferd i trafikken. Særlig informasjonskampanjer som retter seg mot lokale og spesifikke problemer har vist seg å være effektive.

Harstad sykehus har siden 1. juli 1985 bl.a. registrert trafikkulykker som er inntruffet i Harstad. Siden 1992 har informasjonen om trafikkulykker blitt distribuert til samtlige husstander i Harstad i form av en trafikkskaderapport. En evaluering av rapporten 1994 viste at mer enn halvparten av innbyggerne i Harstad hadde fått gode råd om trafikkikkerhet fra rapporten. En spørreundersøkelse i 2003 viste at 76% leste rapporten mot 56% i 1994. Mye tyder derfor på at man bør tilstrebe en fortsatt utsendelse av rapportene som et ledd i trafikkikkerhetsarbeidet.

Vi ønsker å fokusere mer på holdningsskapende arbeid. Muligheten for samarbeid med barnehager og skoler bør utredes nærmere. Dette forutsetter at det kan settes av tid til arbeidet hos drift- og utbyggingstjenesten. Prosjektet "Ta tilbake skolevegen" bør følges videre. I Sarpsborg har dette blitt fulgt tett opp av kommunen, skolen og FAU med gode resultater.

I 2006 har man startet opp prosjektet "Ta tilbake skolevegen" ved noen skoler i Harstad. At flere elever går til skolen i stedet for å bli kjørt gir mindre trafikk langs skolevegen. Dette vil kunne gi tryggere skoleveg, og bedre helse med tanke på økt fysisk aktivitet.



## 4.7 Trafikksikkerhetssamarbeid

I kommende planperiode er det et ønske å få et trafikksikkerhetsforum på plass. Det tverrsektorielle samarbeidet bør komme i gang igjen. Av flere årsaker har dette fungert tregt de siste årene. Forumet kan møtes 2-3 ganger i året og bestå av en politisk representant i tillegg til representanter fra kommunen, politiet, Safe Community, Statens Vegvesen og kollektivtrafikken. Det kan også være aktuelt å involvere aktuelle interesseorganisasjoner som blant annet forsikringsbransjen, tungtransport, eldreråd, MC-klubbene og funksjonshemmedes organisasjoner.

## 5 TILTAK

### 5.1 Generell beskrivelse av tiltak

Målsetningen i denne planen har vært å lage en heldekkende plan som den forrige. Vi har derfor valgt også å ta opp tiltak på det statlige vegnettet (fylkes-, riks- og stamveger). Kommunen kan ikke vedta tiltak på det statlige vegnettet, men ønsker å på denne måten å peke på punkter der tiltak bør prioriteres. Listen over tiltak kan også ligge til grunn for søknad om trafikksikkerhetsmidler. Forvaltningsreformen fører til endringer i eierstrukturen på vegnettet. Staten skal ha ansvar for et intermodalt stamvegnett med tilhørende ferjesamband. Ansvar for det meste av øvrige riksveger og øvrige riksvegferjesamband overføres fra staten til fylkeskommunene 1.1.2010.

#### 5.1.1 Fartshumper

Høy fart i boligveger og adkomstveger der blant annet barn oppholder seg og leker skaper høy ulykkesrisiko og også utrygghet. Lavere fart i boligveger minsker ulykkesrisikoen, men ofte har skilting med nedsatt hastighet, f. eks 30-sone, ikke alltid den ønskede effekten på fartsnivået i boligområdet. Hensikten med fysiske fartsdempende tiltak er å minske farten slik at ulykkesrisikoen minsker.



Fartshumper opparbeides fremfor alt i boliggater som er skiltet som 30-sone. Innenfor et slikt område er det ikke nødvendig å varsle fartsdempende tiltak med eget skilt. Hvis fartshumper opparbeides utenfor fartsgrensesone bør fartshumper varsles med skilt "Ujevn veg".

#### Ulykkesreduksjon

Undersøkelser viser at trafikkmengden og farten går ned med omtrent 30% i veger med humper. Dette medfører at også ulykkesrisikoen reduseres. I veger med fartshumper viser undersøkelser at antallet personskadeulykker går ned med omtrent **48%**.

#### 5.1.2 Opphøyet gangfelt

En variant av humper er opphøyde gangfelt. Opphøyde gangfelt fører til minsket antall ulykker både for fotgjengere og kjøretøy. Nedgangen i antallet ulykker kan skyldes at flere kjøretøy overholder vikeplikten for gående i opphøyde gangfelt enn i vanlige gangfelt.



#### Ulykkesreduksjon

Opphøyde gangfelt fører ifølge flere undersøkelser til en reduksjon av antallet fotgjengerulykker med omtrent **49%**. Det ønskes primært at det benyttes prefabrikkerte betongelementer til opparbeidelse av fartshumper for å minske vedlikeholdsutgiftene.



### 5.1.3 Veglys

Omtrent en tredel av alle politirapporterte personskadeulykker er mørkeulykker. Andelen mørkeulykker er høyest for fotgjengerulykker og utforkjøringsulykker. Vegbelysning reduserer ulykkesrisikoen ved å gjøre det lettere å oppfatte vegen, andre trafikanter og vegens nærmeste omgivelser.



Figur Veglys. Fra Trafikksikkerhetshåndboka.

#### Ulykkesreduksjon

Vegbelysning reduserer antallet personskadeulykker med omtrent 30%. Vegbelysning har større virkning på fotgjengerulykker i mørke enn på andre ulykker. Belysning medfører en reduksjon på omtrent **50%** av antallet personskadeulykker ved fotgjengere.

### 5.1.4 Kryssutbedring

Eldre kryss som er anlagt i vanskelig terreng kan ha en uheldig geometrisk utforming. Vinkelen mellom vegarmene kan redusere sikten og gjøre enkelte svingebevegelser vanskelige. Endring av den geometriske utformingen i krysset skal bedre siktforholdene i krysset samt gjøre krysset synligere for trafikanter som nærmer seg det.

Enkelte kryss kan også være mer ulykkesbelastede enn andre. Blant annet har kryss med fire vegarmer dobbelt så høy ulykkesrisiko som trevegskryss. En måte å øke sikkerheten i kryss er derfor å dele opp et firvegskryss til to trevegskryss. Man kan også endre regulering i krysset. Den sikreste krysningsformen er rundkjøring og deretter lysregulerte kryss. Også kanalisering av kryss kan medføre en økt sikkerhet.

#### Ulykkesreduksjon

Endret geometrisk utforming av kryss kan minske ulykkesrisikoen med omtrent 3%. Ved å dele opp et firvegskryss til to trevegskryss kan man minske ulykkesrisikoen med omtrent **33%**.

Kanaliserings av kryss kan minske ulykkesrisikoen med omtrent **25%**.

Rundkjøringer kan minske ulykkesrisikoen med omtrent **30%**. Dette gjelder både i kryss som tidligere var vikepliktsregulerte og i kryss med signalregulering.



Figur A: Rundkjøring. Fra Trafikksikkerhetshåndboka.

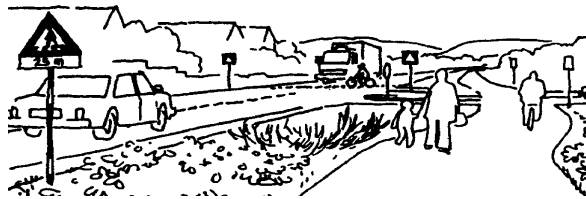
### 5.1.5 Gang- og sykkelveger eller fortau

Fotgjengere og syklister har høyere risiko for å bli skadd i trafikken enn personer i bil. Mange fotgjengere og syklister føler seg også utrygge i trafikken når de ferdes på veger med stor biltrafikk. Gang- og sykkelveger skal skille fotgjengere og syklister fysisk fra motorisert trafikk, og på den måten redusere fotgjengernes og syklisters ulykkesrisiko.



Man skille på følgende tiltak for fotgjengere og syklister:

- Fortau
- Sykkelsti
- Gang- og sykkelveg
- Planskilte krysningssted



Figur B: Gang- og sykkelveg. Fra Trafikksikkerhetshåndboka.

Ulykkesreduksjon

Gang- og sykkelveger medfører en ulykkesreduksjon for fotgjengere på omlag **35%**. Sykkelulykker øker derimot noe, men ulykkenes alvorlighetsgrad minsker.

Fortau medfører en ulykkesreduksjon på 5% for fotgjengerulykker og 30% for sykkelulykker. Alle ulykker går ned med **7%**.

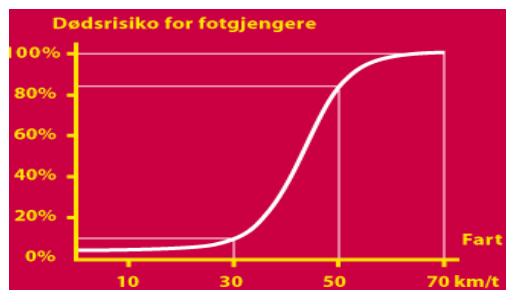
Planskilte krysningssted for fotgjengere og syklister medfører en ulykkesreduksjon for krysningsulykker med fotgjengere på **82%**.

### 5.1.6 Fartsnedsettelse

Farten er en medvirkende årsak til mange ulykker. Høy fart fører til økt ulykkesrisiko. Høy fart og stor fartsvariasjon øker sannsynligheten for ulykker og personskader.

Ulykkesreduksjon

En reduksjon av fartsgrensen fra 60 til 40 eller fra 50 til 30 km/t medfører en ulykkesreduksjon på omlag **48%**.



Figuren viser at dødsrisiko for en fotgjenger som blir truffet av en bil i 50 km/t er betydelig større enn om bilen har en hastighet på 30 km/t.

## 5.2 Brukermedvirkning

Innspill og henvendelser som kom i perioden 2007 – 2009 er samlet og behandlet. Mange av henvendelsene omhandlet tiltak som allerede var beskrevet i planen. Andre innspill har ført til at nye tiltak er tatt inn i planen, eller er ført på listen over tiltak som følges med / vurderes nærmere.

Trafikksikkerhetsplanen blir lagt ut til høring før den politiske behandlingen.



### 5.3 Beskrivelse av prioriteringsmetoden

I tidligere trafiksikkerhetsplaner ble beregning av kostnadseffektivitetstall til en viss grad brukt for å prioritere tiltakene. Dette er man gått bort fra på grunn av usikkerheten knyttet til beregningene.

Prioriteringene i handlingsdelen er gjort ut fra følgende faktorer;

- Tiltak på registrert ulykkespunkt prioriteres
- Tiltak på skoleveg prioriteres
- Tiltak på veger med stor trafikkmengde prioriteres
- Trafiksikkerheshåndbokens (TØI) beskriver forskjellige fysiske tiltak og deres ulykkesreduksjon. De mest effektive tiltakene prioriteres høyest. For eksempel vet man at gatelys har god ulykkesreducerende effekt.
- Tiltak som vil bedre situasjonen for andre tiltaksområder, eller gjøre at andre tiltak kan utgå, prioriteres opp.

Den endelige prioriteringen gjøres imidlertid gjennom den politiske behandlingen.

### 5.4 Finansiering

Tiltakene i planen er delt opp i tre kategorier – generelle tiltak, mindre tiltak og større tiltak.

Generelle tiltak er tiltak som må gjennomføres med midler fra driftsbudsjettet.

Tilleggsbevilgningene som er satt opp for sommer- og vintervedlikehold, er et *minimum* med tanke på *trafiksikkerhet*. Dette er nødvendig for å kunne oppnå et akseptabelt resultat sett i forhold til den økonomisk vanskelige situasjonen kommunen er i.

I denne sammenheng bør man også ha på minnet verdiforringelsen av kommunens vegnett dersom man ikke tar seg råd til vedlikehold (se avsnittet konsekvens av dårlig vedlikehold).

Mindre tiltak var / er tenkt finansiert via midler bevilget gjennom virksomhetsplanen / budsjett. Målsetningen bør være et årlig budsjett på kr. 500.000,-.

De større tiltakene er prosjekt som trenger ytterligere bevilgning fra kommunestyret. Målsetningen bør være å kunne gjennomføre et eller to av disse tiltakene per år.

På bakgrunn av politisk behandlet og vedtatt trafiksikkerhetsplan, kan kommunen søke om Fylkeskommunale trafiksikkerhetsmidler. Det kreves da en kommunal egenandel. Fra og med 2006 er det også et krav at handlingsdelen i den kommunale trafiksikkerhetsplanen skal gjennomgå en årlig revisjon som også skal være politisk behandlet.



## 5.5 Utførte tiltak

Veg	Skolekrets	Sted	Tiltak	Periode
Kommunal	Kanebogen	Rødbergvegen	Veglys etablert.	1999 - 2004
Kommunal	Hagebyen	Trondenesvegen	Buss-stopp etablert.	1999 - 2004
Kommunal	Seljestad	Gamle Kirkeveg/Seljestadvn	Kryssutbedring	1999 - 2004
Kommunal	Seljestad	Gamle Kirkeveg	Gatelys, fortau og GS-veg	1999 - 2004
Kommunal	Seljestad	Bårnakkvegen	Fortau	1999 - 2004
Kommunal	Kanebogen	Rødbergvegen	Ett opphøyt gangfelt utført	1999 - 2004
Kommunal	Seljestad	Bjørk alle	Fysisk sperre etablert m/stein	1999 - 2004
Kommunal	Seljestad	Bårnakkvegen m/ sideveger	30-sone etablert.	1999 - 2004
Kommunal	Harstad	Bjørnebåsen	Fartshump etablert.	1999 - 2004
Kommunal	Harstad	Løvstien (kryss med RV83)	Trafikkspeil etablert.	1999 - 2004
Kommunal	Kanebogen	Steinvegen	Opphøyt gangfelt etablert.	1999 - 2004
Kommunal	Kanebogen	Skillevegen/Kanebogen senter	Opphøyt gangfelt etablert.	1999 - 2004
Kommunal	Kanebogen	Fredlyvegen	Skilting g/s-veg utført.	1999 - 2004
Kommunal	Harstad	Andreas Linds gate, Indre Fjordgata m.fl.	30-sone etablert.	1999 - 2004
Kommunal	Kanebogen	Gangsåsvegen	Utvidelse av 30-sone utført.	1999 - 2004
Kommunal	Seljestad	Botnvegen/Markvegen	Utvidelse av 30-sone utført.	1999 - 2004
Kommunal	Seljestad	Bergvegen m.fl.	30-sone etablert.	1999 - 2004
Kommunal	Bergseng	Bergsodden	30-sone etablert.	1999 - 2004
Kommunal	Medkila	Lavvegen/Sildrevegen	Kryssutbedring	1999 - 2004
Kommunal	Medkila	Breivika boligfelt	De viktigste fartshumpene etablert.	1999 - 2004
Fylkesveg	Kila	Fv4, Kila skole – Ruggevik	Gs-veg etablert.	1999 - 2004
Fylkesveg	Ervik	Fv1	Gs-veg del 1	1999 - 2004
Fylkesveg	Harstad	St.Olavsgt./Harstadgårds-bakken/ Erikstadsgate	Utbedring av skilting	1999 - 2004
Fylkesveg	Ervik	Fv1 / Rv867	Endring vikepliktstilt	1999 - 2004
Fylkesveg	Ervik	Fv1	Nedsatt fartsgrense	1999 - 2004
Fylkesveg	Kanebogen	Mercurv/Rødbergv	Siktspeil.	1999 - 2004
Fylkesveg	Hagebyen	Hagebyvegen/Naustvegen	Gangfelt etablert.	1999 - 2004
Riksveg	Sørvik	Rv83 Nordvikmyra – del 1	Gs-veg.	1999 - 2004
Riksveg	Kanebogen	Rv83/Stangnesvegen	Tiltak fotgjengerovergang	1999 - 2004
Riksveg	Harstad	Rv83 Grand – Sama	Utbedring fortau	1999 - 2004
Kommunal	Medkila	Høgholtet / Asphågen	Opphøyd gangfelt med passasje til G/S-veg.	2005 - 2006
Fylkesveg	Ervik	Fv1	Gs-veg del 2 og busslomme	2005 - 2006
Kommunal	Stangnes	Åkervikvegen	Veglys	2006
Kommunal	Stangnes	Østeråsvn/Toppenvn	Veglys	2006
Kommunal	Kanebogen	Skorsteinen	Veglys	2006
Kommunal	Alv / Lund	Alvestad og Grøtavær	Veglys	2007
Kommunal	Medkila	GS-veg forbi Statoil Mølnholtet – skolen	Lys	2007
Kommunal	Kila	Rødsand	Trafikkspeil m.m.	2007
Kommunal	Kanebogen	Rødbergvegen	1 opphøyde gangfelt	2007
Kommunal	Kanebogen	Steinvegen	Fartsnedsettelse til 30 km/t	2007



Veg	Skolekrets	Sted	Tiltak	Periode
Kommunal	Seljestad	Landsåsvegen	Fartsnedsettelse til 40 km/t	2007
Kommunal	Seljestad	St.Olavsgt/Botnvn	Opphøyt gangfelt	2007
Kommunal	Stangnes	Grønnlivn/Gunnarn/ Gml. Stangnesv.	Opphøyt gangfelt, innsnevret kjørebane	2007
Kommunal	Medkila	Mølnholtet –v/ Statoil	Opphøyd gangfelt	2007
Kommunal	Kanebogen	Skillevegen	Fortau	2007
Riksveg	Seljestad	"Remakrysset"	Lysregulert forgjengerfelt, tilhørende fortau og busslommer	2007
Riksveg	Ervik	Rv867 Samamoa - Ervik	Utbedring og omlegging riksveg, Gs-veg, busslommer, kryss	2007 - 2009
Riksveg	Harstad	Storgata (Rv83)	Fjerne fotgjengerfelt ved Gründer	2009
Fylkesveg	Ervik	Fv1 Ervik skole	Gangfelt, skilting	2009
Kommunal	Seljestad	Landsåsvegen	Opphøyt gangfelt	2008
Kommunal	Stangnes	Gml. Stangnesveg	Nedsatt fartsgrense, opphøyd gangfelt, 2 fartshumper.	2008
Kommunal	Medkila	Mølnholtet	Veglys langs G/S-veg	2008
Kommunal	Seljestad	Seljestadvegen	Gs-veg/fortau, nytt og utbedring eksist.	2008/2009
Kommunal	Seljestad	Seljestadvegen - kryss ved Mega	Kryssutbedring	2008/2009
Kommunal	Kanebogen	Livegen	Opparbeidelse / utbedring	2009
Kommunal	Kanebogen	Gs-veg / fortau, gatelys	Gangsåsvegen- del 1	2009
Riksveg	Sørvik	RV83 kryss Fv 4 - Nordvikmyra del 2	Fullførelse av Gs-veg	2009 / 2010
Stamveg	Gausvik	E10	Gs-veg. Gausvik - Sandtorg	2009



## 5.6 Tiltak som er tatt ut av planen.

Veg	Skolekrets	Sted	Årsak	Plan
Riksveg	Kanebogen	Rv83/Stangnesvegen	Omlagging Gs-veg. Inngår i GS veg langs Rv 83	2005-2006
Kommunal	Harstad	Harstadgårdsbakken/St Olavs gate	Kryssendring. Ikke gjennomførbart som tenkt pga fornminne (gårdshaug). Fungerer etter skiltregulering.	2005-2006
Kommunal	Harstad	Rundkjøring Skarvegen / St Olavsgate	Ikke gjennomførbart pga. liten avstand til neste kryss. Fungerer greit i dag.	2005-2006
Kommunal	Harstad	Normannsgate 7 / Erlingsgate	Opphøyd gangfelt. Hele situasjonen er endret i området.	2005-2006
Kommunal	Harstad	Parkvegen – stoppeplass	Parkering forsøkt i regi av FAU viser at foreldre ikke bruker denne gaten uansett.	2005-2006
Fylkesveg	Kila	Kryss med privat veg i Kilbotn	Privat veg som ikke er asfaltert, slik at etablering av fartshumper vil ha liten virkning.	2005-2006
Kommunal	Medkila	Brevika boligfelt 11 fartshumper	De viktigste er gjennomført og ser ut til å virke. Resterende fartshumper utgår.	2005-2006
Kommunal	Seljestad	Skolevegen – autovern.	Harstadbotn videregående skole er lagt ned, og bakgrunnen for tiltaket bortfalt.	2005-2006
Kommunal	Seljestad	Seljestadvegen – Skilt / merking 3 fotgjengeroverganger	Noen fartshumper og fotgjengerfelt er etablert. Oppgraderingen av Bårnakkvegen har dessuten ført til endret trafikkbilde.	2005-2006
Kommunal	Seljestad	Nerbotnvegen – fartshumper.	Harstadbotn videregående skole er lagt ned, og bakgrunnen for tiltaket bortfalt.	2005-2006
Kommunal	Medkila	Ruggevikvegen – opphøyd gangfelt	Bussholdeplass etablert , og reg.endring pågår slik at dette tiltaket blir uaktuelt	2006-2007
Fylkesveg	Kila	Fv4	Etablering av forkjørsvai avslått av vegvesenet	2007-2009
Kommunal	Hagebyen	Garverivn / Flåtenvn	Gangfelt var tatt inn i planen i -99 fordi man forventet økt trafikk / fare over krysset. Vurderes ikke lengre som aktuelt.	2007-2009
Kommunal	Aun	Aunvegen	Fartsnedsettelse. Grunnlaget for nedsatt fartsgrense falt bort ved skolenedleggelsen.	2007-2009
Kommunal	Kasfjord	Kasfjordvegen	Busslomme, gatelys, G/S-veg ved skolen. Grunnlaget falt bort ved skolenedleggelsen.	2007-2009
Fylkesveg	Kasfjord	Fv1/Kasfjordvegen	Gangfelt over Fv. Grunnlaget falt bort ved skolenedleggelsen.	2007-2009
Riksveg	Harstad	St Olavs gate/Skolegata (Rv83)	Omprogrammerte lyssignal. Her er det lyssignal for fotgjengere samkjørt med biler som skal svinge til høyre / venstre. Endring til separat lyssignal for fotgjengere vurderes som uaktuelt.	2007-2009



## 5.7 Kostnader

Kostnadene som er satt opp i tiltakslistene, er grovt anslåtte kostnader. Spesielt på de større tiltakene må det utarbeides forprosjekt for å få et mer korrekt kostnadsoverslag.

## 5.8 Generelle tiltak

Tiltak	Dagens budsjett	Nødvendig tilleggsbevilgning
Sommerdrift av veger. 1)	ca. 3,5 mill.	2 mill.
Vinterdrift av veger. 2)	ca. 4 mill.	1 mill.
Holdningsskapende tiltak. Tettere samarbeid med barnehager, skoler og andre aktuelle aktører.	0	50 000
Registrering av trafikkmengde på vegene for en bedre trafiksikkersikt og et middel til bedre prioritering.	-	0
"Ta skolevegn" og snarvegene tilbake. Registreringsarbeid.	-	0

- 1) Tilleggsbevilgning brukes til vedlikehold av/ nye skilt, reparasjon av slaghull etc, oppmerking gangfelt, siktrydding.
- 2) Tilleggsbevilgning brukes til siktrydding, økt strøing, økt høvling og feiing.
- 3) "Ta skolevegen" og snarvegene tilbake. Grunnskolen får i oppdrag å innarbeide i årsplanen registrering og inntegning på kart av "snarveger" og "stier" i sin skolekrets.



## 6 PRIORITERTE TILTAK

### 6.1 Prioriterte tiltak på kommunale vegger

#### 6.1.1 Kommunale vegger - mindre tiltak

	Skolekrets	Sted	Tiltak	Kostnad
1	Medkila	Strandåkeren	Veglys (2 pkt)	60 000 <sup>*1)</sup>
2	Medkila	Mølnholtet/Strandåker	Opphøyt gangfelt, skilting	70 000 <sup>*1)</sup>
3	Kanebogen	Steinvegen (v/ nr. 53)	Opphøyd gangfelt	55 000
4	Sørvik	Sørvikvegen	Fartsnedsettelse	45 000
5	Sørvik	Gml.Rv - Gressholman	Nedsatt fartsgrense	55 000
6	Kanebogen	Steinvegen	2 fartshumper	40 000
7	Kanebogen	Gangsåsvegen	Busslomme v/ kryss Glugghaugen	60 000
8	Kanebogen	Kongsvegen/Steinvn	Trafikkspeil for syklist	15 000
9	Kanebogen	Gangsåsvegen	Fartshump øvre del.	50 000
10	Medkila	Klubåsvegen/ Heia	Opphøyt gangfelt, fortau	200 000
11	Medkila	Sildrevegen	2 veglys ved snuplass barnehagen	50 000
12	Harstad	St. Olavsgate	Opphøyd gangfelt v/ korketrekkeren	50 000
13	Kanebogen	Skillevegen	Vurdere alternativ trasé, reg.plan prosess	200 000
14	Alv / Lund	Lundenes skole	Fartsnedsettelse, skilting.	20 000
15	Seljestad	Borgvegen	Kryssutbedring	200 000
16	Bergseng	Bergslia / Kilhusvegen	Fartshump, vegmerking og skilting	100 000
17	Harstad	Marinevegen / Harstadgårdsbakken	Trafikkspeil	15 000
18	Seljestad	Borgvegen	4 Fartshumper	200 000
19	Medkila	Nedre Holtet	2 Fartshumper	100 000
20	Medkila	Linåkeren	3 Fartshumper	150 000
21	Seljestad	Heggen Alle	4 Fartshumper	200 000
22	Bergseng	Bergsodden	2 fartshumper	100 000
23	Hagebyen	Trondenesvegen	Fortau med mer	200 000
24	Harstad	General Fleischers gate	3 Fartshumper	150 000
25	Seljestad	Landsåsvegen øvre.	Fartshump mellom Novkollen og Hellebakken	50 000
26	Harstad	Jonas Lies gate	2 Fartshumper	100 000
27	Hagebyen	Garverivegen	2 Fartshumper	100 000
28	Stangnes	Hele skolekretsen	Skilting	150 000
29	Sørvik	Klatran	Fartsnedsettelse til 40 km/t.	20 000
30	Harstad	Havnegata	2 opphøyd gangfelt	100 000

\*1) Avventes pga. pågående reguleringsarbeid / uavklart situasjon.



## 6.1.2 Kommunale veger - større tiltak.

	Skolekrets	Sted	Tiltak	Kostnad
1	Seljestad	St Olavs gate	Gs-veg / fotau inkl. RP	6 000 000 <sup>*1)</sup>
2	Kanebogen	Gangsåsvegen- del 2	Gs-veg/fortau ved Vollen inkl. RP	1 000 000
3	Seljestad	Landsåsvegen	Gs-veg/fortau inkl. RP	8 500 000
4	Stangnes	Gamle Stangnesveg	Fortau, oppgradering lysanlegg inkl. RP	3 200 000
5	Harstad	Skarvegen	Gs-veg/fortau inkl. RP	1 900 000
6	Kanebogen	Steinvegen/ Grønnebakkan	Fortau inkl. RP	5 000 000
7	Kila	Breivikeng fra X Los Holtes vei til Rv	Sammenkobling fortau inkl. RP	500 000
8	Kila	Ruggevikvegen	Fortau / GS-veg inkl. RP	2 400 000
9	Kanebogen	Rødbergvegen del 1	Fortau / G/S-veg i hht reguleringsplan	2 600 000
10	Bergseng	Bergsbakken – Stalheimveien	Fortau i hht reg.plan Bergsbakken, videreføring / sammenkobling til Stalheimveien inkl. ny RP	1 300 000
11	Bergseng	Slette mellom skole og busslomme	Gangveg i henhold til reguleringsplan	550 000
12	Kanebogen	Rødbergvegen del 2	Fortau / G/S-veg i inkl. RP	1 200 000
13	Kila	Tuvsløttvegen	Opparbeidelse i hht. reg.plan	1 100 000
14	Kila	Rødsand	Utvidelse av veg i hht. reg.plan.	500 000
15	Medkila	Mølnholtet	Gs-veg, fast dekke	3 000 000
16	Kila	Mølnåsen	Etablering av vegforbindelse	1 900 000
17	Kanebogen	Skorsteinen mfl.	Fortau	2 400 000
18	Harstad	Meierivegen	Etablering av fortau fra Rv83 til Skogvegen	450 000 <sup>*2)</sup>
19	Alv / Lund	Nessevegen	Gatelys	590 000
20	Kanebogen	Gangsåsvegen- del 3	Gs-veg/fortau, busslomme øvre del	1 100 000
21	Kanebogen	Gangsåsvegen – Gangsås Allé	G/S - veg forbindelse	530 000
22	Kanebogen	Fredlyvegen	G/S-veg fra senteret til barnehagen	800 000
23	Kila	Øvre Ruggevika	Veglys	300 000 <sup>*3)</sup>
24	Harstad	Langsletta	7 Fartshumper	350 000
25	Medkila	Dvergfuruvegen	Fortau	2 000 000
26	Kanebogen	Fredlyvegen / Resmålvegen	Utbedre sving / kryss	300 000
27	Harstad	Samasjøvegen	Fortau	1 800 000
28	Sørvik	Gressholman	Parkering og utbedring av veg.	2 900 000

\*1) Midler til reg.plan prosess bevilget av kommunestyret. Gjennomføres 2010.

\*2) Midler bevilget i forbindelse med VA prosjekt. Planlagt gjennomført 2010.

\*3) Påbegynt, fullføres i 2010 i samarbeid med velforeningen.



## 6.2 Prioriterte tiltak på andre offentlige veier

Forvaltningsreformen fører til endringer i eierstrukturen på vegnettet. Staten skal ha ansvar for et intermodalt stamvegnett med tilhørende ferjesamband. Ansvaret for det meste av øvrige riksveger og øvrige riksvegferjesamband overføres fra staten til fylkeskommunene 1.1.2010.

Vi har valgt å beholde den gamle inndelingen av veier i planen. Vi mener det gjør det lettere å plassere tiltakene, da vegnummer og navn i henhold til den nye reformen ikke er kjent blant folk flest. Dette kan endres ved neste revisjon av handlingsdelen dersom man finner det hensiktsmessig. Kommunen kan ikke vedta tiltak på det statlige vegnettet, men ønsker på denne måten å peke på punkter der tiltak bør prioriteres.

## 6.3 Prioriterte tiltak på fylkesveger.

### 6.3.1 Fylkesveger - mindre tiltak.

	Skolekrets	Sted	Tiltak	Kostnad
1	Alv / Lund	Fv15 Alvestad	Veglys	40 000
2	Kasfjord	Fv1	Veglys	200 000
3	Alv / Lund	Varmedal	2 veglys ved busstoper	70 000
4	Stangnes	Stangnesvegen	Fartsnedsettelse	35 000
5	Kila	Fv4 Kryss ved privat veg	Skilting	8 000
6	Sørvik	Fv14 Sørvik	Fartsnedsettelse i sentrale Sørvik	25 000
7	Hagebyen	Fv.6, Hagebyvegen	3 opphøyde gangfelt	165 000
8	Kasfjord	Fv1/Fv2	Siktutbedring	150 000
9	Sørvik	Fv14 Sørvik	Opphøyd gangfelt, skilting kryss Fv14 / gml. riksveg	70 000

### 6.3.2 Fylkesveger - større tiltak.

	Skolekrets	Sted	Tiltak	Kostnad
1	Hagebyen	Fv.6, Hagebyvegen	Gs-veg	12 000 000
2	Kila	Fv 4 - kilbotn til kryss Rv83 (Blomjoten)	Gs-veg	14 000 000
3	Ervik	Fv1	Liavegen - Høgda. Fortau / Gs-veg	18 000 000
4	Sørvik	Fv14	Veglys strekningen skolen - Sørvikmark	1 350 000
5	Bergseng	Fv.10 Tømmeråsen-Sørli	Veglys	400 000
6	Sørvik	Fv14	Gs-veg strekningen skolen - Sørvikmark	8 500 000
7	Kasfjord	Fv1	Gs-veg – Kasfjord - Høgda	9 500 000
8	Kanebogen	Fv12 Kongsvegen – Steinvegen	Etablering av fortau og busslommer	2 200 000



## 6.4 Prioriterte tiltak på riksveger

### 6.4.1 Riksveger - mindre tiltak

	Skolekrets	Sted	Tiltak	Kostnad
1	Alv / Lund	Rv867/Fv15	Utbedring av skilting	10 000

### 6.4.1 Riksveger - større tiltak

	Skolekrets	Sted	Tiltak	Kostnad
1	Seljestad	Båtb. Danielsensv.	Gangbro	4 000 000
2	Harstad	Byskillet	Lysregulering	2 000 000
3	Alv / Lund	Rv867	Veglyst	600 000
4	Harstad	Sama-krysset	Rundkjøring	8 000 000
5	Seljestad	Rv83/Kongsvegen, Harstadbotn	Rundkjøring	8 000 000
6	Sørvik	Rv83 Voldstad	Gs-veg	7 000 000
7	Kanebogen	Rv83 fra gangbro ved senteret til sentrum	Gs-veg inkl. under- og overganger	27 000 000
8	Medkila	Rv 83 / Mølnholtet	Lysregulering / rundkjøring	2 000 000
9	Bergseng	Rv.83 Åsegarden-X Tennvassåsen	Gs-veg	15 000 000
10	Sørvik	Rv83/Fv14	Kryssutbedring	2 500 000
11	Kila	Rv83/Rundevegen. Nedre Rugevik	Kryssombygging	1 000 000
12	Harstad	Rv83	Tosidig fortau på strekningen Meierivegen - Sama	2 000 000
13	Seljestad	RV 83	Lys på strekningen Kanebogen – Harstadbotn	700 000

## 6.5 Prioriterte tiltak på stamveger

### 6.5.1 Stamveger - mindre tiltak

	Skolekrets	Sted	Tiltak	Kostnad
1	Gausvik	E10	Fartsnedsettelse, utbedring autovern	200 000

### 6.5.1 Stamveger - større tiltak

	Skolekrets	Sted	Tiltak	Kostnad
1	Gausvik	E10	Gs-veg – del 2 Haukebø - Sandtorg	35 000 000



## 7 UTDYPENDE BESKRIVELSE AV PRIORITERTE TILTAK SORTERT ETTER SKOLEKRETS.

Kommunestyret vedtok i november 2004 at skolekretsene fra Bergseng i nord til Kila i sør skal være en "storkrets" Dette innføres fra og med 1. årstrinn skoleåret 2005/2006. Tiltaket gjennomføres gradvis på barnetrinnet frem til 2012. Dette fører til at de gamle kretsene gradvis oppheves. Vi har likevel valgt å dele inn tiltakene i de gamle skolekretsene. Dette fordi vi mener det gjør det lettere å plassere tiltakene geografisk i kommunen. Nummeret i parentes viser til prioritering på den totale tiltakslisten.

### 7.1 Alvestad / Lundenes skolekrets.

#### Kommunal veg – mindre tiltak.

##### Lundenes skole – fartsnedsettelse, skilting. (14)

Trafikken til kirke, barnehage og boliger over skoleplassen er uheldig. Foreldrene i barnehagen og samarbeidsutvalget ved skolen krever at vegen legges om. På grunn av kostnaden å opparbeide en ny veg, har kommunestyret i 2006 vedtatt fartsnedsettelse og bedre skilting.

#### Kommunal veg – større tiltak.

##### Veglys langs Nessevegen. (19)

Dette er en vegstrekning som mangler veglys. Vegen benyttes av skolebarn. Veglys er bra tiltak for å minske ulykkesrisikoen særlig for de myke trafikkanter. Vi foreslår at det etableres veglys.

#### Fylkesveg – mindre tiltak.

##### Fv15 - Veglys ved kryss i Alvestad. (1)

Krysset ved butikken på Grøtavær er et kryss som flere av elevene på skolen bruker på veg til og fra skolen. Krysset har et lyspunkt, men denne har en dårlig plassering. Vi foreslår at lyset i krysset kompletteres med et lyspunkt.

##### Veglys ved busstopp Varmedal. (3)

Mange unger bor i Varmedal og tar buss til og fra skolen. Det er ingen veglys på strekningen i dag, og dette bør prioriteres.

#### Riksveg – mindre tiltak.

##### Rv867 / Fv15 - Kryss ved fergeleiet ved Bjørnå. (1)

Krysset er et trevegskryss og skal i henhold til skiltforskriftene ha to vikepliktskilt på hver side av vegen. I tillegg til forskriftsmessig skilting, foreslår vi at ytterligere et vikepliktskilt plasseres på vegens venstre side.

#### Riksveg – større tiltak.

##### Veglys ved Rv867. (3)

Enkelte partier av Rv867 mangler veglys. Denne vegen er ofte brukt som skoleveg for elever til og fra Lundenes skole. Veglys er et bra tiltak for å minske ulykkesrisikoen, særlig for myke trafikkanter. Vi foreslår at de deler av riksvegen som mangler lys (0,5-1 km), opparbeides med dette.



## 7.2 Bergseng skolekrets.

### Kommunal veg – mindre tiltak.

#### Kryss Bergslia – Kilhusvegen. (16)

Krysset er svært uoversiktlig og man ser neppe at man passerer en gang – og sykkelveg når man kjører ut fra Bergslia. Syklister har i tillegg svært høy fart ned mot Bergseng. Fartshump, vegmerking og skilting foreslås som tiltak.

#### Bergsodden - fartshumper. (22)

Det er stor og økende trafikk med tunge kjøretøy til og fra bedrifter ved Bergsodden. 30 sone og fartshumper var med i tidligere plan. 30 sone er innført, etablering av 2 fartshumper gjenstår.

### Kommunal veg – større tiltak.

#### Bergsbakken / deler av Stalheimveien - fortau. (10)

Bergsengvegen har fortau på hele strekningen fra Rv850 til kryss med Bergsbakken. Bergsbakken har regulert, men ikke opparbeidet, fortau. I forbindelse med etableringen av Froskedammen barnehage ble det etablert fortau langs deler av Stalheimvegen. Det bør etableres fortau videre langs Stalheimvegen frem til Bergsbakken, og videre langs Bergsbakken.

#### Mellom Bergseng skole og busslomme ved Rv83 - gangveg. (11)

Etablering av gangveg i henhold til gjeldende reguleringsplan vil sikre skolevegen. Området benyttes i dag også av elever som skal ta bussen til svømmeundervisning. Busslommen vil også kunne fungere som en droppsone for foreldre som kjører ungene til skolen, noe som vil føre til mindre trafikk i skoleområdet.

### Fylkesveg – større tiltak.

#### Tømmeråsen – Sørli, Fv10. Veglys (5)

Det bør etableres belysning for en begrenset del av strekningen hvor tettheten av avkjørsler tilsier det.

### Riksveg – større tiltak.

#### Åsegarden til kryss Tennvassåsen, Rv83. Gang- og sykkelveg. (9)

Strekningen har relativt stor trafikk mot Kvæfjord og videre mot Vesterålen / Lofoten. Prosjektet er tidligere omhandlet i Transportplanen og bør på denne bakgrunn tas inn i Trafikksikkerhetsplanen.

## 7.3 Ervik skolekrets.

### Fylkesveg – større tiltak.

#### Ervik – Høgda. Siste del fortau / gang- og sykkelveg. (3)

Gang- og sykkelveg er viktig for barnas trygghet på skolevegen, og dette bør derfor prioriteres på veger som brukes av barn til og fra skole. Ervikvegen har forholdsvis stor trafikkmengde og farten er 60 km/tim. Trasévalg må vurderes.



## 7.4 GAUSVIK SKOLEKRETS.

### **Stamveg – mindre tiltak.**

#### **Fartsnedsettelse og utbedring av autovern E10. (1)**

Strekningen rett sør for Tjeldsundbrua har svært dårlig geometrisk standard. Fartsgrensen er likevel forholdsvis høy, 80 km/t. I tillegg mangler autovern i flere kurver. Denne strekning har høyt ulykkespotensial og tiltak bør prioriteres, for eksempel fartsnedsettelse samt utbedring av autovern. Det forventes en økning i trafikken på grunn av LOFAST.

### **Stamveg – større tiltak.**

#### **Gang – og sykkelveg langs E10. (1)**

Flere elever synes at det er usikkert å gå eller sykle til skolen på europavegen på grunn av høy fart og stor trafikk. Det forventes en ytterligere økning i trafikken på grunn av LOFAST. Et av stedene som flere elever spesielt nevner, er svingen straks sør for skolen der sikten er dårlig. Gang- og sykkelveg bør opparbeides.

## 7.5 HAGEBYEN SKOLEKRETS.

### **Kommunal veg – mindre tiltak.**

#### **Svingen ved Trondenesvegen. (23)**

Svingen har dårlig sikt. Trondenesvegen er i tillegg den mest brukte skolevegen av barna til Hagebyen skole. Vi foreslår at man lager fortau på Trondenesvegens ene halvdel og kun tillater trafikk med buss i rute på denne strekning. Dette tiltak vil også minske gjennomkjøringstrafikken på Trondenesvegen.

#### **Garverivegen - fartshumper. (27)**

For å forhindre / minske gjennomgangstrafikk på Garverivegen og lede denne trafikken på Flåtenvegen foreslår vi at Garverivegen opparbeides med fartshumper.

### **Fylkesveg – mindre tiltak.**

#### **Hagebyvegen - opphøyde gangfelt. (7)**

Vi har mottatt mange henvendelser vedrørende denne strekningen. Det er mange barn i området. I tillegg til gang- og sykkelveg under større tiltak bør det etableres opphøyde gangfelt på de mest aktuelle krysningene i forbindelse med skole og barnehage.

### **Fylkesveg – større tiltak.**

#### **Hagebyvegen – gang- og sykkelveg. (1)**

Hagebyvegen har forholdsvis høy trafikkbelastning og er også hovedveg til bl.a. Trondenes Historiske Senter. Separering mellom fotgjengere og syklister og øvrig trafikk er dårlig. Med tanke på den forholdsvis høye trafikkmengden bør gang- og sykkelveg prioriteres høyt.



## 7.6 HARSTAD SKOLEKRETS.

### Kommunal veg – mindre tiltak.

#### **ST. Olavsgate - opphøyd gangfelt ved Korketrekkeren. (12)**

St. Olavsgate mellom Åsvegen og kryss Hålogalandsgate er en rett strekning som innbyr til fart. Mange barn krysser / går langs vegen til og fra skolen. Vi foreslår at det opparbeides et opphøyd gangfelt ved Korketrekkeren.

#### **Kryss Marinevegen / Harstadgårdsbakken - trafikkspeil. (17)**

I påvente av at utkjøring opprettes i henhold til vedtatt reguleringsplan foreslår vi å opprette et trafikkspeil.

#### **General Fleischers gate - fartshumper. (24)**

Opparbeides av fartshumper ble tatt inn som tiltak i trafikksikkerhetsplanen allerede i 1997. General Fleischers gate (30-sone) er bred og rak. Av erfaring vet vi at dette innbyr til altfor høy fart. 3 fartshumper etableres.

#### **Jonas Lies gate - fartshumper. (26)**

Opparbeides av fartshumper ble tatt inn som tiltak i trafikksikkerhetsplanen allerede i 1997. Jonas Lies gate er 30-sone og adkomstveg med tildels stor trafikk i forbindelse med fotballkamp og trening. 2 fartshumper etableres.

#### **Havnegata – opphøyde gangfelt. (30)**

Havnegata har en økning i trafikken. Dette er også en rett strekning som innbyr til fart. Vi foreslår at det opparbeides to opphøyd gangfelt som fartsdempende tiltak.

### Kommunal veg – større tiltak.

#### **Skarvegen – gang- og sykkelveg. (5)**

Skarvegen har funksjon som samleveg/ hovedveg til folkeparken og boligfeltet Blåbærhaugen. I tillegg har vegen stor trafikk av gående til folkeparken. Vegen mangler gang- og sykkelveg de siste meterne fra Sykehusstien. Det skal være en målsetning å ha en god separering på samleveger/ hovedveger. Gang- og sykkelveg bør opparbeides. Ved gjennomføring av dette tiltaket bør man vurdere å åpne vegen Bjørnebåsen for trafikk i begge retninger (vegen er i dag enveiskjørt mot Blåbærhaugen). Dette vil avlaste Skogvegen fra trafikk, og dermed også øke trafikksikkerheten på denne strekning.

#### **Meierivegen - fortau. (18)**

Det er økt trafikk til Meieriet av tunge kjøretøy, og mange barn benytter denne vegen til skolen. Det bør etableres fortau med definerte avkjørsler langs Meierivegen i forbindelse med flytting av fotgjengerovergangen ved Rv83.

#### **Langsletta - fartshumper. (24)**

Vi har fått henvendelser vedrørende fartsnivået på bolig-gaten Langsletta på Sama. Man mener at fartsnivået ligger over gjeldende fartsgrense, som er 30 km/t. Av erfaring vet vi at fartsnivået på gater som er lange rettstrekninger ofte ligger over 30 km/t. Ettersom vegen også er en adkomstveg med flere barn i omgivelsene, foreslår vi at fartshumper opparbeides.

#### **Samasjøvegen - fortau. (27)**

Det har de senere årene kommet en god del ny bebyggelse til området, og flere er under planlegging. Samasjøvegen vil bli benyttet som gangadkomst til sentrum. Dette er en smal veg med mye tunge kjøretøy. Fortau bør opparbeides fra rekkehusbebyggelsen til Rabbenvegen.



## Riksveg – større tiltak.

### Byskillet - lysregulering. (2)

Dette krysset er svært trafikkbelastet med mye trafikk både på Riksvegen og Seljestadvegen. Trafikkbelastningen gjør at det forekommer farlige situasjoner med bl.a. kødannelse med risiko for påkjøring bakfra. Fotgjengerfeltene i krysset er dårlig plassert og vanskelige å oppdage når man kommer nordfra på riksvegen.

### Sama krysset - rundkjøring. (4)

Flere elever syns at «Sama-krysset» er det mest utrygge stedet i skolekretsen. Dette begrunnes bl.a. av stor trafikk og høy fart. Trafikksituasjonen i krysset er uryddig, med høy trafikkbelastning, høy andel fotgjengertrafikk og dårlige siktforhold. Krysset har flere ulykkestilfeller. I henhold til reguleringsplanen vedtatt i 2000 skal krysset utformes som rundkjøring.

### Rv83 strekningen Meierivegen – Sama. Fortau. (12)

Krysset Rv83 – Meierivegen er et mye trafikkert kryss både av harde og myke trafikanter. Statens vegvesen har besluttet å flytte fotgjengerovergangen ved krysset nærmere byen. I den forbindelse mener vi det bør etableres tosidig fortau langs Rv83 på strekningen.

## 7.7 KANEBOGEN SKOLEKRETS.

### Kommunal veg – mindre tiltak.

#### Steinvegen – opphøyd gangfelt. (3)

Det etableres opphøyd gangfelt ved Steinvegen 53. Dette er et kryssningspunkt for elever til / fra skolen.

#### Steinvegen – fartshumper. (6)

Etter nedleggelsen av Stangnes skole. Er trafikken i Steinvegen økt. I påvente av etablering av fortau, foreslås etablering av fartshumper.

#### Gangsåsvegen kryss Glugghaugen – busslomme. (7)

Det er hyppige avganger av buss til Gangsås. Vegen er så smal i dette området at bussen sperrer vegen når den setter av passasjerer. Dette skaper trafikkfarlige situasjoner. Mange fotgjengere kommer ned Glugghaugen for å krysse vegen i dette punktet. Busslomme etableres i hht. Reguleringsplan.

#### Kongsvegen - Steinvegen – trafikkspeil. (8)

Kongsvegen / Steinvegen er et vanskelig kryss, med vanskelige stigningsforhold og dårlig sikt både for bilister og fotgjengere/syklister. Bilistene som tar fart for å komme opp Steinvegen har problemer med å se syklister som krysser Steinvegen. Vi foreslår at det settes opp trafikkspeil slik at syklister ser eventuelle biler.

#### Gangsås - fartshump. (9)

Farten på Gangsåsvegen ved Glugghaugen har vært høy og sikten dårlig her hvor flere skolebarn må krysse vegen for å komme til gangvegen. Øvre delen av Gangsåsvegen vil ikke være aktuell for en utbygging av gang- og sykkelveg. I forrige planperiode ble 30-sonen endret, etablering av fartshumper gjenstår i dette tiltaket.

#### Skillevegen – vurdering av ny trasé. (13)

Skillevegen er sterkt trafikkert og går forbi hovedinngangen til Kanebogen senter. Gangbroen for G/S-vegen langs vestsiden av Rv83 ender rett ut i Skillevegen. Dette er et ulykkespunkt. I tillegg er det mye trafikk gjennom boligområde Nordtunet da Knorrebakken er regulert til G/S-veg. Det bør etableres et prosjekt for å se på mulighetene for omlegging av Skillevegen og eventuelt andre tiltak for å forbedre trafikksikkerheten.



## Kommunal veg – større tiltak.

### **Gangsåsvegen – G/S- veg eller fortau, del 2 og 3. (2 og 20)**

Gangsåsvegen har stor trafikk til og fra boligområdet i Øvre Gangsås og Vollen. Vegene er skoleveg til Kanebogen skole, og kan karakteriseres som en samleveg. Det er etablert gang- og sykkelveg / fortau for deler av strekningen. Tiltaket er delt i tre deler, hvorav del 1 er gjennomført. Del 2 krever reguleringsendring.

### **Steinvegen - Grønnebakkan – G/S- veg. (6)**

Enkelte strekninger av Steinvegen og Grønnebakkan mangler gang- og sykkelveg. Disse vegene brukes av skolebarn til og fra Kanebogen skole. Det er stor trafikk, bl.a. med buss og trafikk til og fra barnehagen. Begge gatene har karakteren av samlegater og separeringsgraden bør derfor være høy. G/S- veg bør opparbeides.

### **Rødbergvegen, del 1 og 2 – fortau og G/S-veg i hht reguleringsplan. (9 og 12)**

Rødbergvegen har en stor transportfunksjon og en stor andel tungtransport. På tross av at det finnes alternativ trasé av mindre trafikkerte gater, så brukes vegene mye av gående og syklistene. Fortau og G/S-veg bør opparbeides i henhold til reguleringsplanen.

### **Skorsteinen med flere – fortau. (17)**

Skorsteinen, Vinsjvegen, Leiderbakken og Natthusvegen har funksjon som samleveg og trafikeres av rutebuss. Vegene brukes mye av skolebarn til og fra Kanebogen skole. Det bør derfor opparbeides fortau langs disse vegene samt settes opp flere gatelys i Skorsteinen.

### **Gangsåsvegen – Gangsås Allé .G/S- veg. (21)**

Med flytende skolekretsgrenser vil en få elever som bor på Øvre Gangsås til Stangnes. En gangveg mellom Gangsåsvegen og Gangsås Allé gjør at disse elevene ikke må krysse Rødbergvegen. Dette vil også gjelde fotgjengere og syklistene fra Øvre Gangsås som skal til forretningsområdet i Kanebogen.

### **Fredlyvegen – G/S- veg. (22)**

Vi mottar mange henvendelser om strekningen frem til Kanebo barnehage. Det er stor trafikk i området og mange barn. G/S- vegene bør derfor videreføres fra kirka frem til barnehagen.

### **Fredlyvegen / Resmålvegen – utbedring av sving. (26)**

Vi mottar mange henvendelser om denne svingen. Det er stor trafikk i området og mange barn. Svingen bør utbedres ved å bedre siktsonen, dvs. deler av fjellknaus sprenges bort.

## Fylkesveg – større tiltak.

### **Fv12 Gamle Kanebogveg – Steinvegen – fortau og busslommer. (8)**

Det er en strekning med mye tungtransport. Når Rv83 blir utbygd med firfeltsveg og rampe, vil noe av denne trafikken avta. Strekningen vil likevel være utrygg, og vi anbefaler derfor at det etableres fortau og busslommer på denne strekningen.

## Riksveg – større tiltak.

### **Kanebogen – Sentrum – G/S- veg langs Rv 83. (7)**

Mange syklistene og gående bruker riksvegen til og fra byen da denne oppleves som en snarveg. Det mangler også fullgode alternativ på andre veger. Trafikkmengden på riksvegen er svært stor mellom Kanebogen og Harstad og gang- / sykkeltrafikken utgjør en stor trafikkfare. Særlig finnes gode gang- og sykkelveger langs riksvegen, disse opphører ved gangbrua ved Kanebogen senter. Det bør være en målsetning å opparbeide et sammenhengende gang- og sykkelvegnett mellom Kanebogen og Harstad. Kanebogen skolekrets



## 7.8 KASFJORD SKOLEKRETS.

### Fylkesveg – mindre tiltak.

#### Veglys langs Fv1. (2)

Skolekretsen har få innbyggere. Dette gjør at gang- og sykkelveg langs Fv1 ikke blir prioritert høyt. Et aktuelt mindre tiltak er siktforbedring og veglys på enkelte strekninger.

#### Kryss Fv1/ Fv2 - siktutbedring. (8)

Noen elever mener at dette krysset er skummelt og har dårlig sikt. Også velforeningen i Kasfjord tar opp dette som et problem. Krysset har speil for å bedre sikten. Vi foreslår at sikten utbedres.

### Fylkesveg – større tiltak.

#### Fv1 Kasfjord – Høgda. Gang- og sykkelveg. (7)

Velforeningen i Kasfjord har i lang tid arbeidet for å få gang- og sykkelveg langs Fv1 Kasfjord - Høgda. Også i spørreundersøkelsen nevner elever at Fv1 er usikker.

## 7.9 KILA SKOLEKRETS.

### Kommunal veg – større tiltak.

#### Breivikeng fra kryss Los Holtes vei til Rv83– etablering av fortau. (7)

Det er etablert fortau langs Los Holtes vei. Det mangler imidlertid sammenkobling til G/s-veg langs Rv83 og Rugevikveien. Reguleringsendring må gjennomføres.

#### Rugevikvegen - fortau. (8)

Det er i dag stor trafikk langs Rugevikvegen. Det foregår utbygging av området, og større utvidelse av boligområdet i Øvre Rugevika er under planlegging. Fortau langs veien kan knyttes opp mot eksisterende G/S- veg under Rv83 og videre mot Kila skole.

#### Tuvslettvegen– etablering av veg. (13)

Etablering av denne veien i henhold til reguleringsplanen er "nøkkelen" til en bedre trafikk situasjon i Breivika da den vil endre trafikkflyten betraktelig i området. Dette er både et trafiksikkerhetstiltak og et tiltak for å bedre transporten i området.

#### Rødsand– utvidelse av veg. (14)

Utvidelse av Rødsandvegen mellom Velkvegen og Breivikeng i henhold til reguleringsplanen vil sammen med ovennevnte tiltak bedre trafiksikkerhets situasjonen for hele boligområdet Breivika.

#### Mølnåsen – etablering av veg. (16)

All trafikk til indre del av Rugevika boligfelt går via Nonsåsen / Øvre Stormyra og gate 294/Mølnåsen. Det er nå etablert betydelig flere leiligheter i området i forbindelse med feltutbyggingen til Martehus. Etablering av den regulerte veien Mølnåsen ned til Breivika vil bedre trafikken betydelig da den vil fordele seg på flere veier.

#### Øvre Rugevika - veglys. (23)

Boligfeltet Øvre Rugevika ligger nord for riksvegen ved krysset til Fv4. Deler av boligfeltet mangler gatelys. Veglys er et av de tiltak som minsker ulykkesrisikoen mest, og da særlig for de myke trafikkantene.

### Fylkesveg – mindre tiltak.

#### Fv4 – kryss ved privat veg. (5)

Ved fjøsen i søndre del av Kilbotn munner en privat veg ut på Fv4. Krysset er svært vanskelig å oppdage når man kommer sørfra. Krysset har dårlig sikt og bør skiltes med skilt 124 Farlig vegkryss.

*Kasfjord og Kila skolekrets*



## Fylkesveg – større tiltak.

### **Fv4, Kilbotn til kryss Rv83 (Blomjoten) – G/S -veg. (2)**

Strekningen gjennom Kilbotn uten gang- og sykkelveg har uoversiktlige svinger og anses som farlig. Vegen har stor trafikk også av tyngre kjøretøyer. Fv4 fungerer som omkjøringsveg for Rv83 i perioder hvor dette er nødvendig. Gang- og sykkelvegen i Kila bør forlenges til Blomjoten. Vi foreslår at den videre sammenføres med eksisterende gang- og sykkelveg på Norvikmyra.

## Riksveg – større tiltak.

### **Rv 83 / Rundevegen - kryssutbedring. (11)**

Innkjøringen til nedre Ruggdevik har ingen venstresvingfelt, og dårlig sikt både fremover og bakover. Dette har resultert i flere ulykker. Krysset bør utbedres.

## 7.10 MEDKILA SKOLEKRETS.

### Kommunal veg – mindre tiltak.

#### **Strandåkeren – 2 lyspunkt. (1)**

Dette tiltak var tatt opp allerede i trafikksikkerhetsplanen 1997. Man foreslår der at to lyspunkter opparbeides ved Hartvig Jørgensens butikk i Medkila. Veglys er et bra tiltak for å bedre trafikksikkerheten særlig for de myke trafikantene.

#### **Mølnholtet - Strandåkeren – opphøyd gangfelt og skilting. (2)**

G/S- vegen fra Kanebogen og videre sørover passerer dette krysset. Sikten fra Mølnholtet er begrenset, og farten på denne vegen er ofte høy. Vi foreslår at det etableres opphøyd gangfelt og skiltes med skilt 108 "ujevn veg".

#### **Klubbåsvegen / Heia – opphøyd gangfelt. (10)**

Sikten i dette krysset er svært dårlig på grunn av skarp sving og en fjellknaus. I tillegg krysser gang- og sykkelvegen langs Klubbåsvegen her. Krysset er særlig farlig for gående og syklister. Vi foreslår derfor at det etableres opphøyd gangfelt hvor gang- og sykkelvegen krysser Heia.

#### **Sildrevegen – 2 lyspunkt. (11)**

Det er etablert gatelys langs Sildrevegen, men det mangler lys ved rundkjøringen nær Høgholtet barnehage. 2 nye lyspunkt etableres.

#### **Nedre Holtet - fartshump. (19)**

Flere beboere ved Nedre Holtet ønsker fartshumper. Vegen har en del trafikk til og fra boliger lenger, og beboerne i øvre delen opplever at farten tidvis er for høy. Nedre Holtet er en boliggate med blant annet en løkkebane der barn ofte samles. 2 fartshumper etableres.

#### **Linåkeren - fartshump. (20)**

Stenging av Linåkeren ble tatt opp allerede i 1997 på bakgrunn av at vegen brukes en del for gjennomgangstrafikk til bl.a. Medkila skole og stadion. Stengingen er ennå ikke opparbeidet, fremst fordi vegen trafikkeres av rutebuss. I planen for 1999-2004 var det tatt med etablering av fartshumper for å styre trafikken til bedre traseer og minske farten. Tiltaket opprettholdes.

### Kommunal veg – større tiltak.

#### **Mølnholtet, fra Medkila til Holtet. - G/s-veg og fast dekke. (15)**

Mølnholtet på strekningen fra Statoil til Holtet, ble opparbeidet med begrenset standard i 1996, og vegen fikk lys i 2007. Den er i dag stengt for biltrafikk, og skiltet som G/S-veg. Den brukes mye av barn til og fra Medkila skole. Det er et sterkt ønske åpne vegen for trafikk / øvre busstrase. Dette fordrer at vegen opparbeides i henhold til reguleringsplanen med g/s-veg og fast dekke. Dette tiltaket vil avlaste Dvergfuruvegen og Mølnholtet fra trafikk, og dermed også øke trafikksikkerheten på disse.

*Medkila skolekrets*



**Dvergfuruvegen - fortau. (25)**

Dvergfuruvegen fungerer som samleveg til og fra boligområdet Holtet, og fortau bør etableres til kryss ved Lavvegen.

**Riksveg – større tiltak.**

**Rv 83 / Mølnholtet – lysregulering / rundkjøring. (8)**

Dette krysset er et ulykkespunkt. Det er stor trafikk gjennom krysse til skole, barnehager og næringsvirksomhet. Vi vet at næringsvirksomheten vil øke. Lysregulering, eventuelt rundkjøring, bør etableres.

**7.11 SELJESTAD SKOLEKRETS.**

**Kommunal veg – mindre tiltak.**

**Borgvegen. Fartshumper og kryssutbedring. (15 og 18)**

Borgvegen brukes en del for gjennomkjøring og som snarveg til St Olavs gate. Veggen er rak og innbyr dermed til høy fart. Veggen er skiltet med gjennomkjøring forbudt, men dette respekteres av erfaring ikke. Et annet problem er krysset med Landsåsvegen som er svært uoversiktlig, særlig om vinteren. Det er ikke hensiktsmessig at Borgvegen som er en adkomstveg brukes for gjennomkjøring. Vi foreslår derfor at veggen opparbeides med fartshumper for å minske gjennomkjøringen samt å redusere farten. Tiltak i krysset med Landsåsvegen vurderes også.

**Heggen Allé - fartshumper. (21)**

Heggen Alle, som er skiltet 30-sone, er en adkomstgate med en del trafikk til bl.a. sykehjem. Veggen er rak og innbyr dermed til høy fart. Fartsnivået på atkomstgater bør være lav, og det er også ønskelig at gjennomgangstrafikk minskes. Vi foreslår derfor at veggen opparbeides med fartshumper.

**Landsåsvegen øvre del - fartshump. (25)**

Trafikken i Landsåsvegen har økt de siste årene, og fartsgrensen (30 sone) overholdes ikke alltid. Mange barn leker og sykler i området. I krysset Novkollen / Landsåsvegen kommer trafikken ut i høy hastighet. Svingen gjør at det bli dårlig sikt i retning Hellebakken. Vi foreslår at fartshump etableres mellom Novkollen og Hellebakken.

**Kommunal veg – større tiltak.**

**St. Olavsgate – opparbeidelse av G/S –veg / fortau. (1)**

Veggen ble på midten av 90-tallen opparbeidet med fartshumper samtidig som fartsgrensen ble satt ned til 30 km/t. Det reelle fartsnivået ligger imidlertid over 30 km/time, og trafikkmengden har vært økende. Dette er skoleveg for mange barn, og g/s- veg / fortau bør etableres.

**Landsåsvegen. G/S- veg / fortau. (3)**

Landsåsvegen er en samleveg/ hovedveg til bl.a. boligområdet Dalsletta. Kun en strekning i vegens øvre del er opparbeidet med fortau. Det bør være en målsetning at samleveger/ hovedveger skal ha god trafikkseparering. Etableringen av den nye barnehagen og stadig flere bolighus vil øke trafikken betydelig. G/S- veg, alternativt fortau, bør opparbeides langs hele vegstrekningen.



## Riksveg – større tiltak.

### **Rv83 - Båtbygger Danielsens veg - Gangbro. (1)**

Deler av tiltak med prioritet 10 (større tiltak på riksveger) trekkes ut som eget tiltak som søkes gjennomført så raskt som mulig. Det gjelder kryssing av Rv83 ved Båtbygger Danielsens veg. Det foregår i dag kryssing av riksvegen via hull i gjerdet ved Båtbygger Danielsens veg. Dette er meget trafikkfarlig, og gangbro foreslås etablert så raskt som mulig.

### **Harstadbotn – kryss Rv83 / Kongsvegen - rundkjøring. (5)**

Krysset ved Rv83 i Harstadbotn er et av kommunens mest ulykkesrammete kryss. Krysset er et trevegskryss med venstresvingfelt fra riksvegen og stor trafikkbelastning. Krysset skal i henhold til vedtatt (2004) reguleringsplan opparbeides med rundkjøring.

### **Rv83 Harstadbotn - Kanebogen - Veglys. (13)**

I påvente av full utbygging av Rv83, bør veglys etableres på strekningen Harstadbotn – Kanebogen. Det eksisterer i dag veglys på begge sider av denne strekningen.

## 7.12 STANGNES SKOLEKRETS.

### **Kommunal veg – mindre tiltak.**

#### **Hele skolekretsen - skilting. (28)**

Skiltingen i Stangnes skolekrets er gammel og ikke i tråd med dagens skiltnormal, og noe skilting mangler. For at skiltingen i Stangnes området skal bli mer i tråd med dagen skiltnormal, bør man oppdatere all skilting. Man bør også vurdere å innføre fartsnedsettelse på Grønnlivegen til 40 km/t, 30-soneskilting innenfor Stangnesvegen og Grønnlivegen samt på tilknyttede veger, gang- og sykkelveger m.m.

### **Kommunal veg – større tiltak.**

#### **Gamle Stangnesveg – fortau og oppgradering av veglys. (4)**

I forbindelse med nedlegging av Stangnes skole, vil dette bli skoleveg for mange barn. Det bør etableres fortau og tilfredstillende gatelysanlegg.

### **Fylkesveg – mindre tiltak.**

#### **Stangnesvegen – fartsnedsettelse nordre del. (4)**

Nesten hele strekningen av Stangnesvegen har gang- og sykkelveg, men dette mangler på siste delen av vegen. Denne del har i tillegg flere "samlev" utkjørsler med dårlig sikt. Vegen brukes som skoleveg. Vi foreslår at hastigheten settes ned til 40 km/t på siste strekningen av Stangnesvegen fra kryss med Åkervikvegen.

## 7.13 SØRVIK SKOLEKRETS.

### **Kommunal veg – mindre tiltak.**

#### **Sørvikvegen - fartsnedsettelse. (4)**

Sørvik skoles kretsarbeidsgruppe nevner en hastighetsnedsettelse på samtlige bygdeveier i skolekretsen som et prioritert tiltak. Vegen brukes av skolebarn til og fra Sørvik skole og har i tillegg flere utkjørsler og aktiviteter i form av butikk og bensinstasjon. Med tanke på dette så vil en hastighetsnedsettelse til 50 km/t være hensiktsmessig.

#### **Kommunal veg fra gml. Rv til Gressholman - fartsnedsettelse. (5)**

Dette er en veg som i utgangspunktet ikke kommer inn under fartsgrensekriteriene for etablering av 30 km/t. Det er imidlertid stor utfart til Gressholman. Det er ikke etablert fortau, og vegen har en dårlig standard. På bakgrunn av dette, finner vi det riktig å foreslå etablering av fartsgrænse 30 km/t. Slik vegen fremstår i dag, er det en del "naturlige" fartshumper. Ved en eventuell fremtidig oppgradering / reasfaltering av vegen, må etablering av fartshumper vurderes. Tiltaket er forelagt politiet.

*Seljestad, Stangnes og Sørvik skolekrets*



**Klatran – fartsnedsettelse. (29)**

3 km lang smal og svingete veg med lokal trafikk, buss i rute samt noe tungtrafikk til gårdene. Skoleveg for barn. Det synes unaturlig at fartsgrensen her skal være 60 km/t som i dag med hensyn til området karakter, vegens funksjon og standard. Vi går derfor inn for en fartsnedsettelse til 40 km/t. Dette er diskutert med politiet og busselskapet som stiller seg positiv. Utskifting av 10 skiltplater.

**Kommunal veg – større tiltak.****Gressholman – parkeringsplass og utbedring av veg. (28)**

Gressholman er et yndet utfartssted for kommunens befolkning. På de største utfartsdagene er det kaotiske og farlige forhold på grunn av manglende parkeringsmuligheter og vegger med dårlig standard. Det bør derfor etableres parkeringsplass, og tilførselsvegene utbedres fra Rv83 i sør til gammel Rv i nord. Fartshumper etableres ved utbedring v veg.

**Fylkesveg – mindre tiltak.****FV14 – sentrale Sørvik. Fartsnedsettelse. (6)**

Sørvik skoles kretsarbeidsgruppe nevner en hastighetsnedsettelse på samtlige bygdeveier i skolekretsen som et prioritert tiltak. Med tanke på at vegen brukes som skoleveg for flere skolebarn til Sørvik skole samt at de passerer sentrale strøk i Sørvik med kirke, forretning og bensinstasjon så vil en hastighetsnedsettelse til 50 km/t være hensiktsmessig. Fartsgrensen senkes til 50 km/t på Fv14 før krysset med skolen samt på hele gamle riksvegen.

**Kryss FV14 / gamle riksveg. Gangfelt. (9)**

Det sted i Sørvik som de fleste skoleelevene i spørreundersøkelsen syns er mest utrygt, er krysningen av Fv14 ved bensinstasjonen i Sørvik. Synspunktene er fremfor alt at det er vanskelig å krysse vegen på grunn av stor trafikk og høy hastighet. Som tiltak nevner elevene oppmerking av gangfelt, nedsatt fartsgrense og trafikkllys. Gang- og sykkelveg finnes på fylkesvegens vestre side. 4-vegskryss har generelt sett høyere ulykkesrisiko sammenlignet med andre krysningformer. En ombygging av krysset kan likevel ikke anbefales ettersom de inngående trafikkmengdene er svært små, samtidig som det vært få ulykker i krysset. Ettersom vegen brukes av barn til Sørvik skole foreslår vi merket gangfelt opparbeides og skiltes.

**Fylkesveg – større tiltak.****FV14 – Veglys og g/s - veg. (4 og 6)**

Noe elever opplever strekningen fra skolen til Sørvikmark som farlig. Fartsgrensen er her 60 km/t og vegen mangler gang- og sykkelveg samt på enkelte strekninger også veglys. Gang- og sykkelveg på denne strekning er også et prioritert ønskemål fra Sørvik skoles kretsarbeidsgruppe. Gang- og sykkelveg er også tatt med Harstad kommunes transportplan. Et godt mindre tiltak på denne vegen vil være å opparbeide flere lyspunkter på strekninger der dette mangler. Veglys minsker særlig ulykkesrisikoen for de myke trafikantene. Veglys bør særlig prioriteres på den siste strekningen frem til innkjøringen til skolen, der sikten er dårlig på grunn av en skarp sving.

**Riksveg – større tiltak.****RV83, Voldstad. G/S-veg. (6)**

Strekningen ved Voldstad har dårlig geometri, dårlig sikt og er svært ulykkesrammet. Fartsgrensen er av denne anledning blitt satt ned fra 80 til 70 km/t. Kretsarbeidsgruppen ved Sørvik skolekrets har som ønskemål at gang/sykkelveg opparbeides på denne strekning. Gang/sykkelveg er også tatt inn i kommunens transportplan. For å øke sikkerheten for de myke trafikantene bør bygging av gang/sykkelveg prioriteres.

**RV83 / FV14 - kryssutbedring. (10)**

Krysset mellom fylkesvegen og Rv83 er svært ulykkesbelastet. Sikten er forholdsvis dårlig, og krysset mangler retardasjonsfelt og venstresvingfelt. Krysset har en dårlig utforming og flere ulykker har inntruffet. Vi foreslår derfor at dette kryss utbedres.

