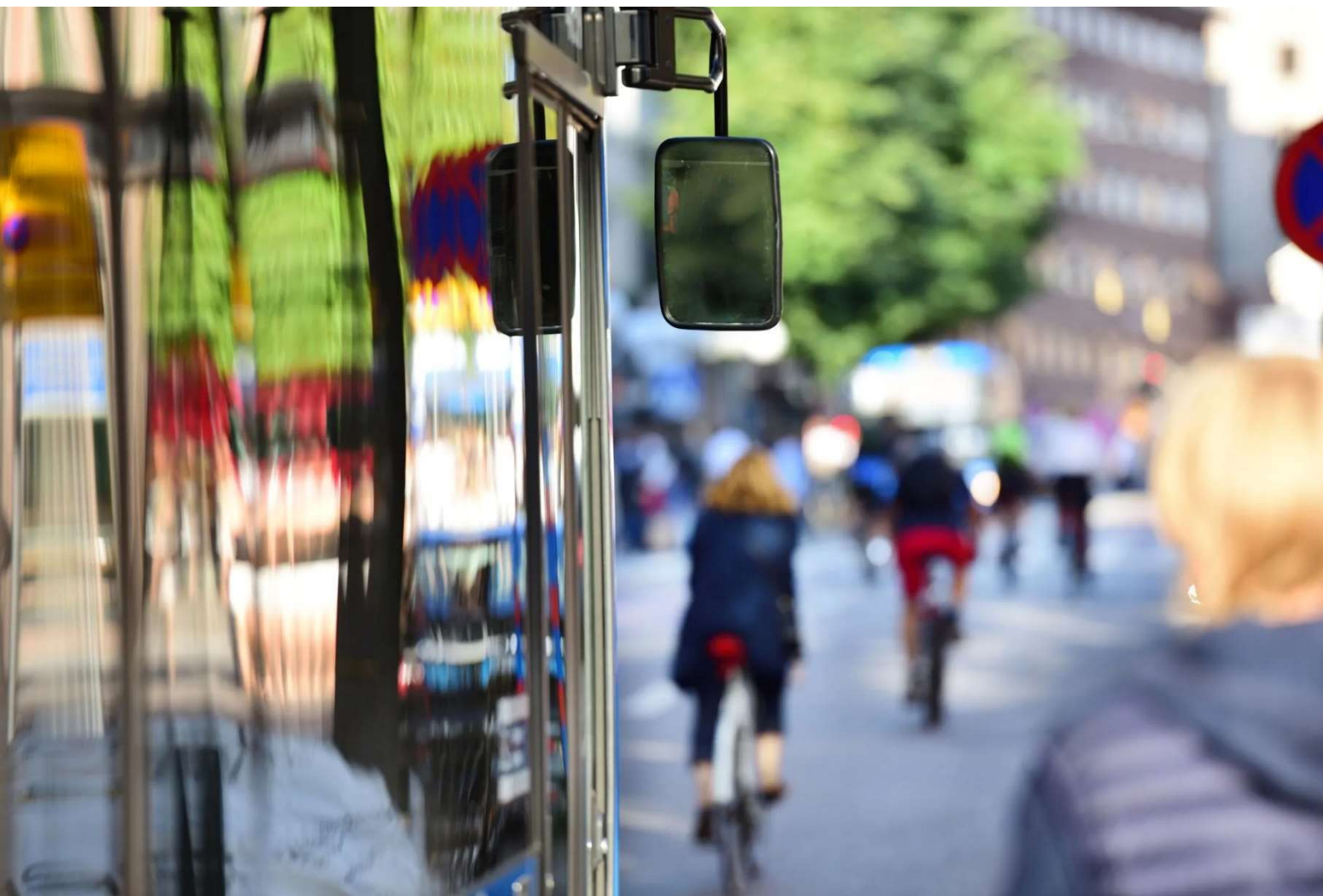




Harstad kommune
Attraktivt hele livet



Kommunedelplan Mobilitet og kommunikasjon 2023-2035



Plannavn	Kommunedelplan for mobilitet og kommunikasjon 2023-2035 2022/3622
Arkivsak Prosjektledelse	Drift- og utbyggingstjenesten i Harstad kommune v/Avdeling for Veg & Trafikk
Prosjektleder	Øyvind Markussen
Utarbeidelse av plandokumenter	Hinnstein AS



Innholdsfortegnelse

1	INNLEDNING	5
1.1	Premisser for planarbeidet	5
1.2	Historikk.....	6
1.3	Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Harstad kommune	6
2	OVERORDNEDE FØRINGER	7
2.1	Kommunale føringer.....	7
2.2	Regionale føringer	8
2.3	Nasjonale føringer	8
2.4	Trafikksikker kommune	9
2.5	Hjertesone	10
2.6	Harstadpakken.....	10
3	Målsetninger for mobilitet og kommunikasjon i Harstad	12
3.1	Samfunns mål	12
3.2	Effekt mål	12
4	Ulykkessituasjonen i Harstad kommune	13
4.1	Sammendrag og vurderinger.....	14
5	Dagens situasjon og utfordringer	15
5.1	Befolkningsutvikling	15
5.2	Helhetlig areal- og transportplanlegging.....	16
5.3	Dagens reisevaner, reisebehov og reisemønster	19
5.4	Holdninger, bilkjøring og trafikksikkerhet.....	23
5.5	Klima, luftforurensning og støy	24
5.6	Gange.....	26
5.7	Sykkel.....	28
5.8	Kollektivtrafikk.....	50
5.9	Parkering	54
5.10	Vegnett.....	54
5.11	Hjertesone.....	54
6	Ønsket utvikling, muligheter og metoder	56
6.1	Gange.....	56
6.2	Sykkel.....	56
6.3	Kollektivtrafikk.....	56
6.4	Parkering	57



6.5 Holdinger og bilkjøring	58
6.6 Trafikksikkerhet	58
6.7 Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS)	61
7 Strategier	63
7.1 Sykkel	63
7.2 Parkering	64
7.3 Gange	65
7.4 Kollektiv	65
7.5 Samkjøring	65
7.6 Opplæring og informasjon	65
8 Litteraturliste	66
9 Vedlegg	67



1 INNLEDNING

Harstad kommune har flere enkeltstående planer som til sammen utgjør en strategisk plan for ferdsel. Dette inkluderer også planen for Harstadpakken, som er en fremtidsrettet plan for å sikre trygg ferdsel for både myke og harde trafikanter. Det er ønskelig å lage en plan, forankret politisk som en kommunedelplan og som da også skal gjennomgå en medvirkningsprosess. Dette vil gjøre at Harstad får et større helhetsperspektiv i overordnet planlegging og strategier.

Kommunedelplan for mobilitet og kommunikasjon er en fremtidsrettet strategi og handlingsrettet dokument som beskriver hvordan man bør planlegge og utforme transportsystemene for våre innbyggere, næringsliv og samfunn. Frem til nå har dette blitt gjort ved bruk av flere kommunale strategier og planer.

Kommunedelplanen inneholder en erstatning og samordning av følgende fem planverk:

- Parkeringsstrategi-2018
- Strategi for ladestasjon for elbil-2016
- Trafikksikkerhetsplan-2017
- Plan for sammenhengende hovednett for sykkel-2016.
- Handlingsplan for hovednett sykkel 2016-2025

Hensikten med planarbeidet er å beskrive hvordan man bør planlegge og utforme mobilitet og kommunikasjon i Harstad kommune, slik at man oppnår et effektivt, brukervennlig og trygt transportsystem, som tilrettelegger for miljøvennlige transportformer og en har en høy andel gående, syklende og kollektivreisende. For at klima- og miljømål ikke skal gå på bekostning av nullvisjonen, vil dette vil sette høye krav til samfunnsnytte, bærekraftig infrastruktur, opplæring og trafikantenes adferd.

Kommunedelplan for mobilitet og kommunikasjon for Harstad kommune skal:

- Utarbeide fremtidsrettede strategier for hvordan man oppnår et effektivt, brukervennlig og trygt transportsystem, som tilrettelegger for miljøvennlige transportformer og en har en høy andel gående, syklende og kollektivreisende.
- Ha en handlingsdel som beskriver hvilke tiltak som må gjennomføres for å nå målene i strategidelen, samt en prioritering av tiltakene.

Dette dokumentet er å anse som hoveddokument for kommunedelplanen. Handlingsdelen av dette dokumentet vil være et separat dokument som skal følge dette dokumentet.

1.1 Premisser for planarbeidet

Plan for mobilitet og kommunikasjon vil omfatte alle trafikantgrupper:

- Gående
- Syklende
- Kollektivreisende
- Personbilreiser, inkl moped, motorsykkel o.l.

Universell utforming er et sentralt premiss i planen. Dette omfatter både fysiske tilretteleggingstiltak og andre mobilitetstiltak som gjør at alle grupper forstår og kan benytte seg av eksempelvis kollektivtilbud.

Planen vil gjelde for hele kommunen og omfatte kommunale, fylkeskommunale og regionale veianlegg. Planen vil også omfatte kollektive transportmidler. Kommuneplanen slår fast at den nye mobilitets- og kommunikasjonsplanen skal omfatte hele kommunen, men at områdene med størst potensiale for overføring av reiser til gang, sykkel og kollektiv vies særskilt fokus.



1.2 Historikk

Harstad kommunes første trafikksikkerhetsplan ble vedtatt av kommunestyret våren 1997. Kommunedelplan for mobilitet og kommunikasjon vil representere nr. 9 i rekken av trafikksikkerhetsplaner for Harstad kommune. Under utarbeidelsen av Harstad kommunes trafikksikkerhetsplaner har samordning med overordnede planer vært viktig for å sikre en rød tråd i arbeidet, fra nasjonalt til lokalt nivå. Denne strategien tas inn i arbeidet med kommunedelplanen og vil bli videreført og forsterket her.

Ved å ta inn øvrige planer og strategier som alle har en overordnet plan og strategi som sammenfaller med denne planen, så vil man sikre en helhetlig strategi og handlingsplan for kommunen.

Arbeidet er forankret i kommunal planstrategi 2020-2023 og kommuneplanens samfunnsdel 2019-2031.

1.3 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Harstad kommune

Kommunestyret er øverste politiske organ i kommunen og denne planen forankret her. Videre har kommunestyret delegert ansvar til kommunedirektør og videre til avdelingsleder for Drifts- og utbyggingstjenesten. Drifts- og utbyggingstjenesten vil ha et ansvar for oppfølging av planen og rullere planen med dens utredninger, strategier og handlingplan.



2 OVERORDNEDE FØRINGER

Kommunedelplanen for mobilitet og kommunikasjon skal bygge på mål og ambisjoner formulert i kommunale-, regionale-, og nasjonale føringer.

2.1 Kommunale føringer

2.1.1 Kommuneplanens samfunnsdel for Harstad 2019-2031

I Kommuneplanens samfunnsdel for Harstad 2019-2031 skrives det at "*For en god byutvikling med sterkt miljøfokus må vi sørge for god sammenheng i areal- og transportplanleggingen*". Denne planen staker ut kursen for Harstadsamfunnet for fremtiden, og har mål, strategier og visjoner som må videreføres inn i en strategi for mobilitet og kommunikasjon. Denne samfunnsdelen har en klar visjon om at miljø og miljøvennlighet skal stå sentralt i transportplanleggingen. Den sier også at "*Det må være attraktivt, trygt og lett å velge gange, sykkel og kollektiv, også om vinteren.*" Planen viser også til et ønske om vurdering av fortetting og transformasjon av allerede utbygde arealer før vurdering av nye arealer, og et godt og bredt tilbud for skole, barnehage, dagligvarer og jobber i sentrumsområdene slik at blant annet behovet for bilkjøring reduseres.

2.1.2 Miljø-, klima- og energiplan 2018-2021

Miljø-, klima- og energiplan 2018-2021 har en overordnet målsetning og visjon om at Harstad kommune skal ha en bærekraftig utvikling i tråd med nasjonale og internasjonale klimamål, og være et verktøy for kommuneplanens mål om å bli Miljøbyen Harstad. Planen medtar miljøvennlige reiser, Harstadpakken, parkering og gang- og sykkelveinett som en del av fokusområde 1: Samfunnsutvikling og ressursforvaltning. Det skrives blant annet her at biltrafikken i Harstad er stor, og at den øker. Det nevnes også at parkering og gang- og sykkelstier kan brukes som virkemiddel for å påvirke bilbruken og folkehelsen.

2.1.3 Kommuneplanens arealdel 2020-2030

Kommuneplanens arealdel 2020-2030 viser sammenhengen mellom framtidig samfunnsutvikling og arealbruk, og skal være et styringsverktøy for en langsiktig og helhetlig planlegging av kommunens utvikling. Kommuneplanens arealdel, sammen med samfunnsdelen, vil være tett knyttet opp mot arbeidet med kommunens mobilitet og kommunikasjon ettersom arealdisponeringer og transportplanlegging henger tett sammen. Kommuneplanens arealdel har nylig gjennomgått rullering, og vil være et godt og oppdatert verktøy opp mot mobilitetsplanens strategi og handlingsplan. Her vil nye forutsetninger knyttet til blant annet Harstadpakken, Bjarkøyforbindelsene, stien langs sjøen, og endringer i handelsstruktur være viktige forhold.

2.1.4 Kommunedelplan for Harstad sentrum 2016

Kommunedelplan for Harstad sentrum ble vedtatt i desember 2016. Denne planen legger føringer for ønsket framtidig utvikling av parkeringstilbudet i Harstad sentrum. Sentrumsplanen legger tilrette for fortetting gjennom å åpne for framtidig utbygging på åpne arealer til ny bebyggelse. Planen er tydelig på at myke trafikanter og kollektivreisende skal få økt prioritet på bekostning av biltrafikken i fremtiden. Kommunedelplanen peker videre på at «*En helhetlig parkeringsstrategi skal sikre dynamiske og riktig plasserte parkeringsanlegg og sikre at man oppnår overordnede målsetninger som bygger opp under alternative transportformer*».

Som en del av kommunedelplanen for sentrum, inngår også en dimensjoneringsveileder for antall parkeringsplasser som kan- eller skal etableres for nybygging av ulike boligtyper, kontor og ulike typer næringsvirksomhet. Veilederen skal sikre at parkeringsbehov for nybygg i all hovedsak dekkes på egen grunn, over eller under bakken.



2.1.5 Trygge lokalsamfunn

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.

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.

2.2 Regionale føringer

Regional transportplan skal angi retningene for hvor det er ønskelig å ta samferdselsatsningen inn i fremtiden, og er et arbeid som utføres av Troms og Finnmark fylkeskommune. Fylkeskommunen har nylig vedtatt Regional transportplan (RTP) for Troms for perioden 2022-2033.

Troms og Finnmark fylkeskommune har ansvar for drift- og vedlikehold av fylkesvegnettet, samt det lokale kollektivtilbudet. I tillegg er fylkeskommunen en regional utviklingsaktør som ønsker å påvirke og legge føringer for hvordan kommunene skal innrette sin planlegging for å skape en bærekraftig byutvikling, der transportløsninger og tilbud vil være en viktig faktor.

2.3 Nasjonale føringer

Nasjonale føringer for arbeid knyttet til mobilitet og kommunikasjon vil i stor grad være sammenfattet i Nasjonal transportplan 2022-2033 (NTP), hvor også Barnas transportplan inngår, Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2022-2025, Meld. St. 40 Trafiksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering og Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027.

2.3.1 Nasjonal transportplan 2022-2033

Nasjonal transportplan 2022-2033 er en plan for hvordan man skal arbeide mot et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050. Det er i planen utviklet fem likestilte mål som gir retningen for ressursbruken for å oppnå det overordnede og langsiktige målet mot 2050. Disse fem målene er vist i figuren nedenfor. Disse målene vil også være viktige føringer i det videre arbeidet med kommunedelplanen for Harstad kommune.

ET EFFEKTIVT, MILJØVENNLIG OG TRYGT TRANSPORTSYSTEM I 2050



Figur 2.1. Målene for transportsektoren, NTP 2022-33



2.3.2 Barnas transportplan 2022-2033

De yngste i samfunnet og deres behov vil være sentral i planleggingen av en mobilitet og kommunikasjonsplan, og Barnas transportplan 2022-2033 vil legge føringer for arbeidet.

Gjennom Barnas transportplan vil regjeringen:

- Gi barn gode muligheter til å være aktive og selvstendige trafikanter
- Ta hensyn til barn og unges behov i areal- og transportplanleggingen
- Prioritere en ramme på 500 mill. kroner i første seksårsperiode til tiltak som bedrer trafikksikkerheten for barn og unge, herunder etablere en tilskuddsordning for å stimulere til lokalt arbeid for trygge skoleveier og nærmiljøer.

2.3.3 Meld. St. 40 Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering

Stortingsmeldingen om samordning og organisering av trafikksikkerhetsarbeidet er en oppfølging av Stortingets anmodningsvedtak nr. 96 (2014-2015) om å "*fremme en handlingsplan for økt trafikksikkerhet på vei.*". Dette arbeidet er blant annet synliggjort og konkretisert gjennom Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg, som ble utarbeidet som et samarbeid mellom flere instanser og kommuner.

2.3.4 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg inneholder 179 målrettede tiltak som skal bidra til å nå ambisjonen i Nasjonal transportplan 2022-2033 om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, hvorav maksimalt 50 drepte, og at ingen skal omkomme i vegtrafikken i 2050.

2.3.5 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027 ble vedtatt ved kongelig resolusjon 20. juni 2023. Regjeringen vil utvikle et transportsystem som bedrer framkommelighet og reduserer reisetid for personer og gods i hele landet, som reduserer transportulykkene i tråd med nullvisjonen og reduserer klimagassutslippene og andre negative miljøkonsekvenser. Det arbeides for å oppnå balanse mellom disse tre transportpolitiske nivåene. Regjeringen forventer at fylkeskommunene og kommunene blant annet legger til rette for:

- Vekst og utvikling i kompakte og klart avgrensede byområder gjennom bolig-, areal- og transportplaner.
- Videre utbygging av et godt samferdselsnett i hele landet.
- Sykling og gange i byer og tettsteder.

2.4 Trafikksikker kommune

Kommunens første trafikksikkerhetsplan ble vedtatt av kommunestyret våren 1997, og denne planen vil være nr. 9 i rekken og første gang del av en kommunedelplan. Planene har hele veien hatt som hovedfunksjon å være et styringsverktøy for et målrettet trafikksikkerhetsarbeid i kommunen, og dette er på langt vei oppnådd.

Harstad kommune ble i januar 2020 godkjent som trafikksikker kommune. Kommunedelplan for mobilitet og kommunikasjon skal ivareta kommunens ansvar om å ha en trafikksikkerhetsplan. Harstad kommunes trafikksikkerhetsplan er med dette å regne som en del av kommunedelplan for mobilitet og kommunikasjon.

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



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

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

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

2.5 Hjertesone

Hjertesone er et prosjekt av Trygg Trafikk med en målsetning om å ha en tryggere skolevei for barn. Gjennom dette prosjektet har Tygg Trafikk satt opp retningslinjer for hvordan foreldre, skoleledelsen og kommunen kan få mindre biltrafikk rundt skolen, og etablere en hjertesone rundt skolen som gjør det sikrere for elevene å gå eller sykle. Hjertesonearbeidet består i stor grad av atferds- og holdningsskapende tiltak, men det kan også være aktuelt med supplerende fysiske tiltak av mindre størrelse.

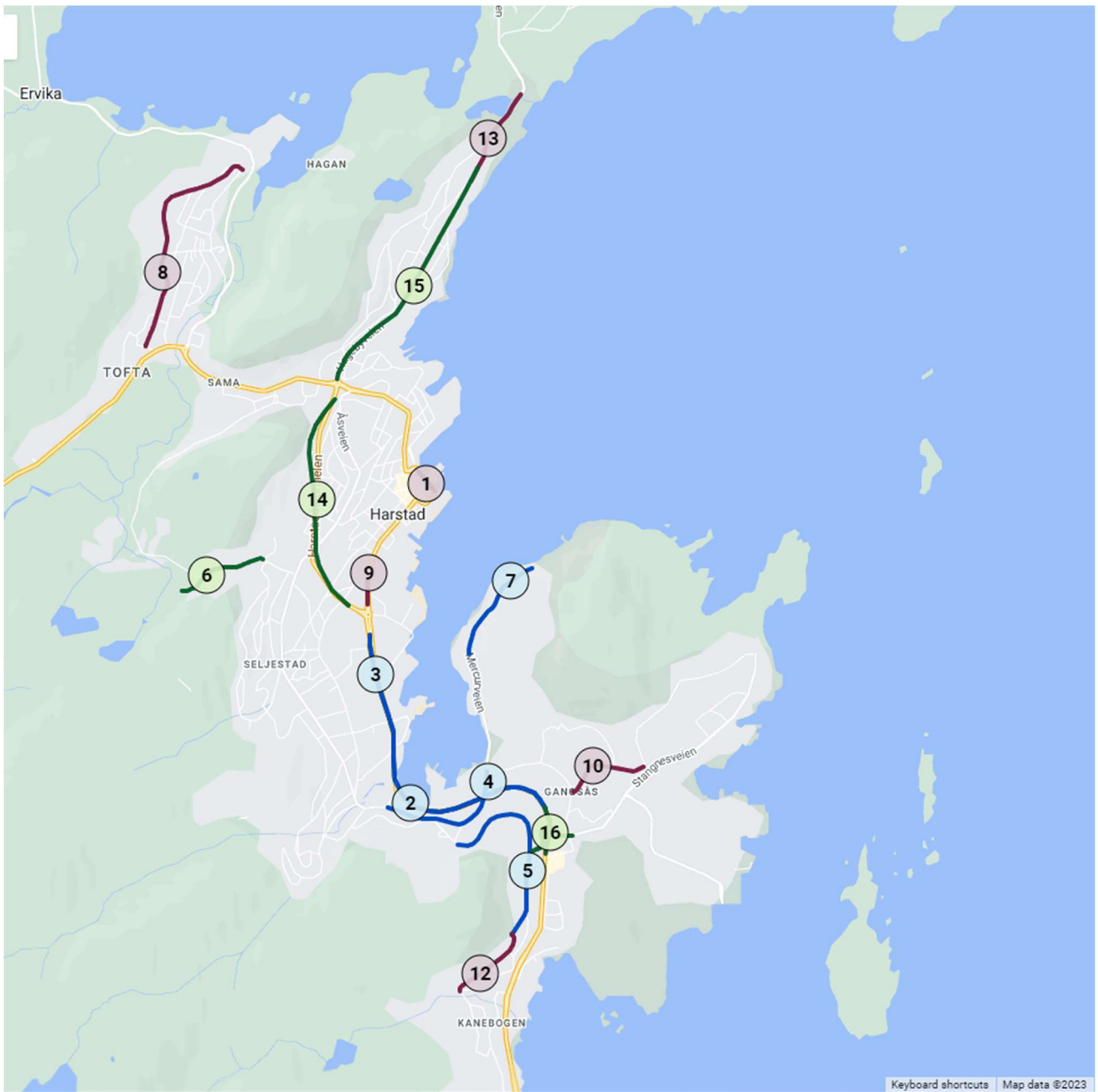
2.6 Harstadpakken

Harstadpakken er overordnet plan for utbedring av trafikksystemet i Harstad, og er et samarbeidsprosjekt mellom Harstad kommune, Troms og Finnmark fylkeskommune og Statens vegvesen. Målet er å redusere biltrafikken i Harstad sentrum, bedre kollektivtilbudet og gjøre det enklere å sykle og gå. I tillegg skal byens innfartsveg rv. 83 oppgraderes. Pakken vil med dette gi byen et omfattende gang- og sykkelveisystem, seks nye rundkjøringer, en avlastningstunnel utenom sentrum og økt satsing på kollektivtrafikken.

Harstadpakkens hovedmål:

- Biltrafikk på rv. 83 i sentrum skal reduseres med 40%
- Gjøre det mulig å sykle i hastigheter opp til 25-30 km/t på sammenhengende og attraktivt hovedsykkelvegnett
- Gi full framkommelighet og forutsigbar reisetid og regularitet for de viktigste bussrutene i byområdet
- Fremkommeligheten for biltrafikken på innfartsvegen rv. 83 er minst like god som i dag





Figur 2.2. Status Harstadpakken (Lilla: Under planlegging, Blå: Under bygging, Grønn: Ferdigstilt). Kilbotnveien ligger utenfor kart.



3 Målsetninger for mobilitet og kommunikasjon i Harstad

Gjennom arbeidet med Harstadpakken i 2011 ble det satt opp målsetninger for kommunen frem mot 2040. Disse målsetningene skal kommunen fortsette å jobbe med, og videreføres gjennom denne planen. Denne kommunedelplanen har også tatt inn ett sett med tidligere separate planer, hvor overordnede målsetninger og verdier skal videreføres og implementeres i det videre arbeidet i Harstad.

Noen av målsetningene satt i denne planen vil kunne oppnås med spesifikke tiltak, mens andre vil være mål som kontinuerlig skal jobbes mot. Dermed vil noen av målsetningene nedenfor kunne videreføres i fremtidig arbeid, mens andre vil kunne være å anse som oppnådde, samtidig som nye mål fremkommer.

3.1 Samfunns mål

Samfunns målet synliggjør hva vi ønsker å oppnå for Harstad. Følgende samfunns mål er definert:

Harstad sentrum skal i 2040 ha et transportsystem som gir et godt bomiljø og gjør det trivelig å gå, sykle og oppholde seg i sentrum.

Innfartsåren fra sør skal i 2040 ha et transportsystem som binder sammen bebyggelse og virksomheter på langs og tvers på en god måte for alle trafikantgrupper.

Danne grunnlaget for et bedre tilbud til de som sykler til skole, arbeid, butikk og fritidsaktiviteter, samt danne grunnlaget for en videre satsing på sykkeltrafikk

Null drepte i trafikken

3.2 Effektmål

Effektmålene utdyper samfunns målene og er formulert slik:

I 2040 skal følgende være oppnådd:

- Andel bilreiser er redusert fra 70% til 60%
- Rv. 83 er fjernet som barriere i sentrum. Biltrafikk på rv. 83 i sentrum er redusert med 40%
- Trafikk på avlastningsveger til rv. 83 (St. Olavsgt/Åsveien) er redusert med 20%
- Det er mulig å sykle på et sammenhengende og attraktivt hovedsykkelvegnett
- Bedre framkommelighet langs rv. 83, i kryss og for kollektivtrafikken
- Gjøre det mulig å ferdes på et sammenhengende gang- og sykkelvegnett
- Sikre full framkommelighet, forutsigbar reisetid og regularitet for de viktigste bussrutene

Øvrige effektmål forankret i planen er som følger:

- Økt andel bruk av bilbelte, refleks, bakovervendt barnesikring, sykkelhjelmer
- Redusere andelen bilister som overskrider fartsgrensene
- Arbeide målrettet for at flere går og sykler til skolen
- Alle skoler er godkjent som trafikksikre skoler
- Alle barnehager er godkjent som trafikksikre barnehager
- Beholde kommunens godkjenning som trafikksikker kommune

Der hvor det er naturlig og mulig skal det foretas før- og ettermålinger for å se effekten av de tiltakene som iverksettes. Hvis det allerede finnes tall som viser nå-situasjonen kan de brukes som utgangspunkt for å se måloppnåelsen.



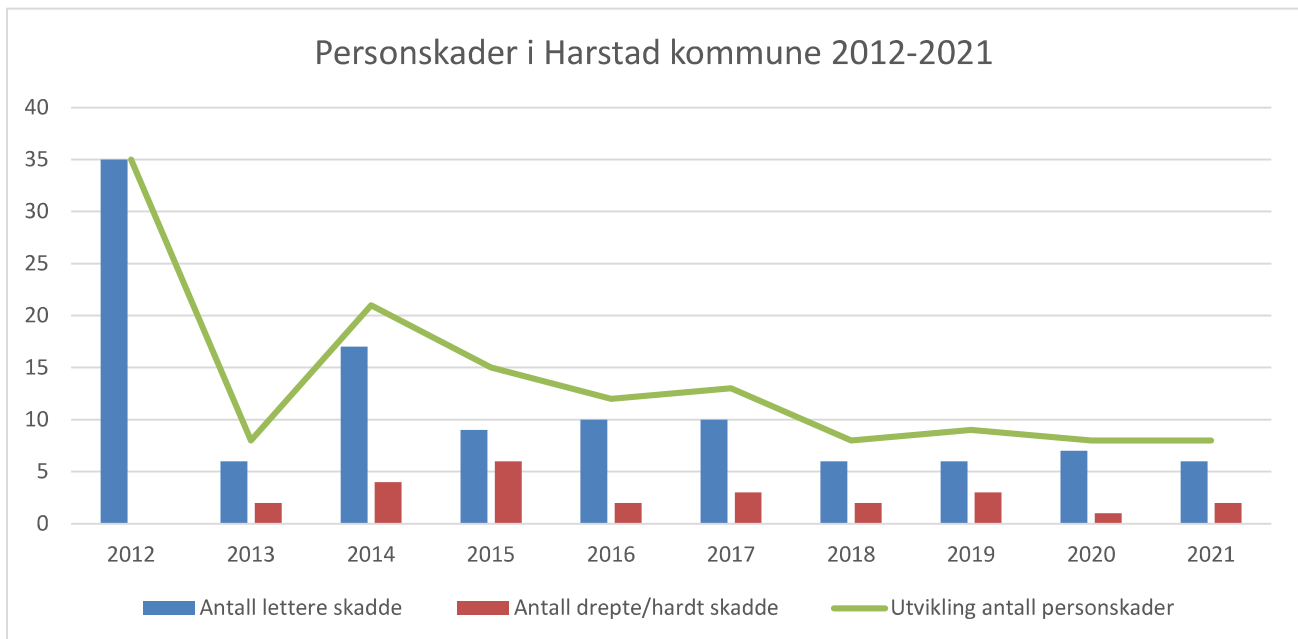
4 Ulykkessituasjonen i Harstad kommune

I anledning denne analysen, er det benyttet ulykkesstatistikk fra Statens Vegvesen. Denne databasen inkluderer også ulykker registrert av Politiet. I denne analysen skal vi se nærmere på statistikk for perioden 2017 – 2021. Statistikken her vil være en rulling av analysen gjort i Trafikksikkerhetsplan 2018-2021, som fokuserte på tidsperioden 2012-2016. Det gjøres dermed også sammenligninger mellom disse periodene.

Det er imidlertid viktig å være oppmerksom på at dekningsgraden for registrering av ulykker av typen «meget alvorlig», og «alvorlig» er 37%. For ulykker med skader av lettere grad er dekningsgraden 15%. På bakgrunn av dette er det grunn til å anta at mørketall er eksisterende. Det informeres også om at det tidligere har vært et skaderegister ved UNN Harstad, som ga en større dekningsgrad for ulykkesregistrering. Dette registeret er nedlagt, og det er ikke registrert skader gjennom dette registeret siden 2015. Statistikk for deler av foregående periode (2012-2016) vil dermed ha en noe høyere dekningsgrad.

Basert på ulykkestallene for nevnte periode, kan vi rent overordnet fastslå at utviklingen er positiv. Statistikken for Harstad oppsummert viser at det i perioden 2017-2021 var registrert 39 trafikkuulykker med 46 registrerte personskader. Blant de involverte personene ble 1 drept, 10 hardt skadet og 35 lettere skadet.

Tilsvarende tall for foregående periode (2012-2016) er 70 trafikkuulykker med 91 personskader. Av de 91 ble 77 lettere skadet, 11 hardt skadet og 3 omkom. Dette tilsier en reduksjon på samtlige punkter, med henholdsvis 44% nedgang i antall ulykker, 54,5% nedgang i antall lettere skadet, 9% nedgang i antall hardt skadet, og en nedgang på 66% i antall dødsfall. Den positive utviklingen understrekes ytterligere med at antall ulykker i inneværende periode ble redusert fra et snitt på 14,0 pr år (2012 – 2016) til 7,8 pr år (2017 – 2021).



Figur 4.1. Utviklingen av personskader i Harstad kommune i perioden 2012-2021 (referert til som forrige og inneværende periode). Kilde: Statens vegvesen, Trafikkulykkesregisteret.

80% av registrerte ulykker i inneværende periode involverer utelukkende bilførere og passasjerer, og 20% inkluderer også myke trafikanter. Aldersgruppen 15 – 19 år er involvert i hele 20 % av ulykkene. Dette er en økning fra 18 % i forrige periode, men vi ser at antall skadde er redusert fra 16 til 9. Videre er 45 -49 år, samt 25 – 29 år på hhv 2.- (13%) og 3.plass (11%). Av de 39 registrerte ulykkene i perioden 2017-2021, involverer 8 (ca. 20%) av disse fotgjengere og syklistere. 4 av disse 8 var hardt skadde, de resterende 4 skadene var lettere skader.



Dersom vi sorterer ulykker ut fra vegkategori, er det på riksveg (Rv 83) flest ulykker skjer, med hele 46% (18 av 39 ulykker). Dette er ikke helt uventet, siden det innenfor Harstad kommune er Rv 83 som har høyeste ÅDT. Deretter kommer fylkesveg og kommunal veg med hhv 10 (26%) og 7 (18%) ulykker.

Sortert på type ulykke det kryssende kjøreretning som dominerer med 13 (33%) av 39 ulykker, tett fulgt av 11 (28%) utforkjøringer, 6 (15%) møteulykker og 5 (13%) påkjørsler av fotgjengere/akende. Angående utforkjøringer er det noe overraskende at 7 (64%) av 11 hendelser forekommer i perioden vår-sommer-høst. Det bemerkes også at Harstad har en større andel kryssulykker sammenlignet med resten av landet (33% mot 19%). På landsbasis er utforkjøringer den dominerende type ulykke med 30%.

Ellers forekommer 21 (54%) av ulykkene på tørr, bar veg. 20 av disse ulykkene forekommer i sesongen der sommerdekk benyttes (mai-september). 7 (18%) av ulykkene har forekommet på snø/islagt veg, etterfulgt av 5 (13%) ulykker på våt, bar veg og 4 (10%) på delvis snø/islagt veg. Det skjer altså flest ulykker når det er antatt gode kjøreforhold.

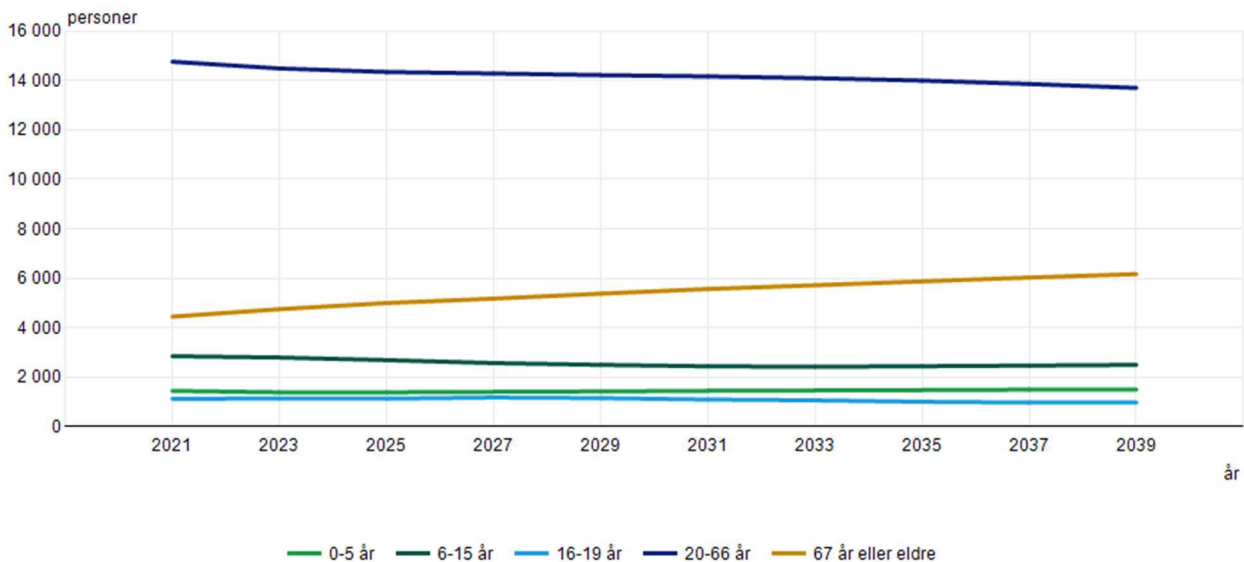
4.1 Sammendrag og vurderinger

Vi ser en klar nedgående trend i antall ulykker de siste 10 årene, samtidig som denne har flatet noe ut de siste årene. Andelen trafikkulykker hvor aldersgruppen 15-19 år er involvert er høyt, og her vil det være mulig å se på tiltak for å senke andelen. Dette vil kunne være tiltak rettet mot holdninger, bilkjøring og trafiksikkerhet. Der er ikke ukjent at kryssende kjøreretning har en høy andel ulykker. Her vil man kunne fortsette arbeidet, samt fokusere ytterligere, på å prosjektere kryssløsninger som har lavere ulykkesrisiko. Angående ulykker i forhold til sesong og føre, så antas det at det her vil være store mørketall for registreringer av mindre ulykker og utforkjøringer gjennom vinterhalvåret. Erfaringsmessig ser man at kjørehastigheten er noe høyere ved gode kjøreforhold. Her vil man også kunne gjøre holdningsbaserte tiltak for å senke antall ulykker på gode kjøreforhold.



Det er viktig å påpeke at tallene fra Statistisk sentralbyrå ikke vil hensynta alle forhold innenfor forventet befolkningsendring. Dette vil for eksempel være forhold som forventet tilflytting med bakgrunn i næringsvirksomhet. Lokale næringsforhold, herunder innflytting eller utflytting av næringssegment, endring i forsvarsvirksomhet o.l vil ha en direkte påvirkning på kommunens folketall og befolkningsvekst. Gjennom boliganalysen utført av Asplan Viak i 2015 i forbindelse med rullering av kommuneplanens arealdel, var det forventet en befolkningsvekst på 3 400 personer mellom 2014 og 2025.

12882: Framskrevet folkemengde 1. januar, etter alder og år. Harstad, Hovedalternativet (MMMM).



Figur 5.2. Befolkningsframskrivninger for Harstad kommune for ulike aldersgrupper. (Kilde: Statistisk sentralbyrå, tabell 12882)

Befolkningsutviklingen i kommunen har en direkte betydning for den samlede transportetterspørselen i kommunen. Det er en tilnærmet én til én sammenheng mellom befolkningsvekst og økt etterspørsel etter transport, men dette gjelder bare for uendret transporttilbud. Dersom vi ser på endret reiseatferd blant de eldre, som resultat av bedre helse, generasjonseffekter og økt likestilling, vil vi kunne se en økt transportetterspørsel.

5.2 Helhetlig areal- og transportplanlegging

Areal- og transportplanlegging henger tett sammen. Tett arealbruk gir gjennomsnittlig kortere avstander og reiselengder mellom ulike funksjoner i by- eller tettstedstrukturen enn spredt arealbruk, noe som gjør det lettere å gå og sykle til aktuelle målpunkt og muliggjør et bedre og mer effektivt kollektivtransportsystem.

Miljøvennlig by- og tettstedsutvikling forutsetter at ny utbygging i hovedsak skjer gjennom fortetting og mer effektiv bruk av arealer innenfor byggesonen. Dette stiller store krav til kommunen og utbyggere om å sikre de fysiske kvalitetene ved bymiljøet.

Harstad kommune har gjennom blant annet Sentrumsplanen og Kommuneplanens arealdel tilrettelagt for fortetting av sentrumsområdene. Hovedveksten innen arbeidsplasser og boligfortetting må skje i og rundt sentrum. Dette for å få et effektivt transportsystem. Det vil dermed ikke bli frigjort flere arealer for blant annet eneboliger utenfor sentrumsområdene i rulleringen 2020-2030 av kommuneplanens arealdel. Jo nærmere sentrum, jo mer konsentrert bør boligbebyggelsen være, samtidig som det holdes et sterkt fokus på bokvalitet for alle aldersgrupper.

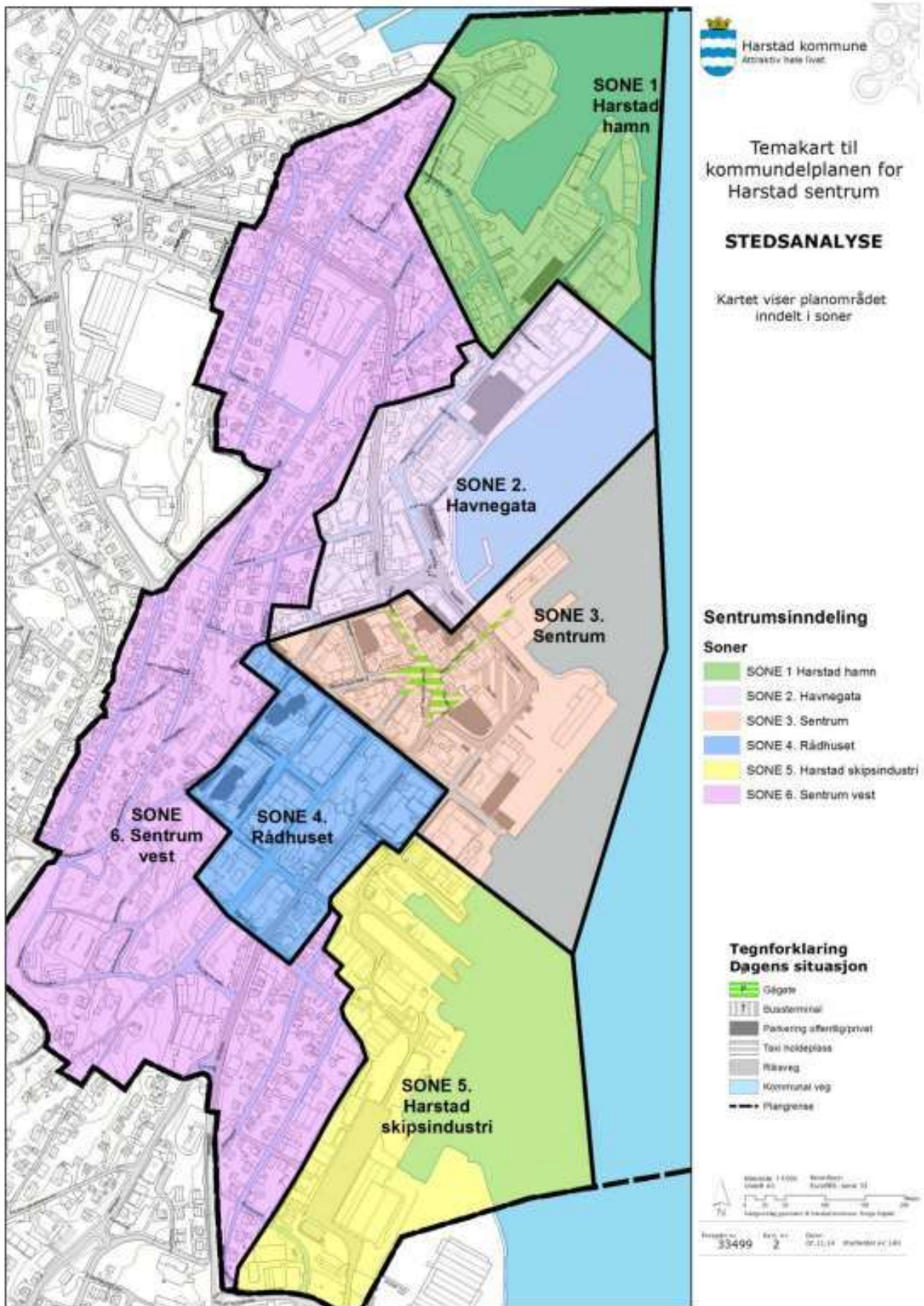
Gjennom arbeidet med kommuneplanens arealdel ble det utført en boliganalyse i 2015 av Asplan Viak.



Med bakgrunn i denne legger kommuneplanen, sammen med Sentrumsplanen, opp til prinsippet om fortetting, samt tilrettelegging for ulike funksjoner i sentrumsnære områder og bydelssentra. Boligfortetting er tenkt primært innenfor sone 2,3 og 4, se Figur 5.3. Boliganalysen viste at det var behov for areal for boligformål på rundt 500 dekar fram mot 2035. Regnet i antall boliger, vil dette være om lag 1 600 fram mot 2035. Boliganalysen gjorde en gjennomgang som viste at det fantes rundt 650 dekar med potensiale for boligbygging innenfor 5 km fra sentrum, samtidig som det fantes potensial for rundt 340 boliger i områder som var regulerte eller under planlegging mellom 5 og 10 km fra sentrum. I tillegg fantes det betydelige arealer i sentrum som var i bruk, men som med fordel kunne transformeres til boligbygging eller fortettes. Til sammen ga dette et boligpotensiale på rundt 3 000 innenfor eksisterende byggesone. Med bakgrunn i dette var det, på boliganalysens tidspunkt, ikke tegn på et behov for å avsette nye arealer for bolig. Sett i lys av befolkningsutviklingen vist til i kapittel 5.1, er det ingen klare tegn på at dette har endret seg.

Generellt sett vil lokalisering av funksjoner i bystrukturen ha en stor påvirkning på transportmiddelvalg og reiselengder. Jo mer sentralt boliger, arbeidsplasser og andre funksjoner i samfunnet er plassert, jo mindre biltrafikk vil dem generere. Ved det motsatte, mindre sentrale funksjoner, vil man se økte reiselengder og bilbruk.





Figur 5.3. Sentrumsinndeling fra Sentrumsplanen.



5.3 Dagens reisevaner, reisebehov og reisemønster

Det gjøres i dette kapitlet en oversikt over hvor man ser det er mye ferdsel og konsentrasjoner av mennesker. Næringer som er arbeidsplass- og besøksintensive er de næringene som genererer flest reiser, og derfor har størst potensiale for å påvirke transportarbeid i kommunen. Innenfor dette arbeidet vil man også se på hvor mennesker beveger seg fra.

5.3.1 Befolkningstetthet og arbeidstetthet

Arealene hvor der er størst tetthet med bosettelse og størst tetthet av arbeidsplasser vil fortelle noe om de største ferdselsårene i kommunen.

I forbindelse med utarbeidelse av Kommuneplanens arealdel 2020-2030 ble det utført en boliganalyse av Asplan Viak i 2015. Boliganalysen inneholder blant annet **Feil! Fant ikke referanseilden.Feil! Fant ikke referanseilden.** nedenfor, som viser befolkningstetthet pr. daa og arbeidstetthet pr. daa.

Disse figurene viser at vi har høyest befolkningstetthet i sentrumsområdene; Samasjøen/Hagebyen og mot Seljestad og Harstadbotn. Arbeidsplassstettheten er klart størst i sentrum og ved sykehuset på Seljestad. Denne analysen er noen år gammel på dette tidspunkt, og det anbefales at denne oppdateres ved neste rullering av denne planen eller kommuneplanens arealdel.

Dersom man ser befolkningstetthet og arbeidsplassstetthet i analysen opp mot det man har sett av utvikling i Harstad siden 2015, samt strategiske tiltak iverksatt politisk og kommunalt, vil man kunne anta at arbeidsplassstettheten i stor grad ser lik ut i dag. Det er ønskelig å konsentrere arbeidsplasser inn mot sentrum, og i ferdselsårer hvor man har gode kollektivnett. Boligtettheten antas å ha vært i en liten endring, hvor det har vært flere tiltak som fremmer boligfortetting i sentrumsområder. Det har medført en stor boligutvikling med blokkbebyggelse i områdene Harstadhamna, sentrum, Larsneset, og som etterhvert også vil strekke seg mot Kaarbøverftet.

5.3.2 Handelsområder

Kommunedelplan (Sentrumsplanen) for Harstad sentrum ble vedtatt i 2016, og ved dette vedtaket ble det lagt til grunn analyser av tilgjengelige næringsarealer og potensial for fortetting og utvikling innenfor sentrum. Siden vedtak av sentrumsplanen har man sett en stor utvikling i fortetting og næringsutvikling innenfor sentrumsområdene.

Kommuneplanens arealdel, 2020-2030, har tilrettelagt for utvidelse av næringsarealer, blant annet Seljestad avlastningssenter. Handelsanalyse Harstad, utført av Norconsult i 2019, viser til at det er et framtidig behov for opptil 30 daa i rene handelsarealer. Med bakgrunn i dette er det konkludert med et behov for en effektiv fortetting og transformasjon av eksisterende arealer og næringer i handelssonene Harstad sentrum og Seljestad avlastningssenter.

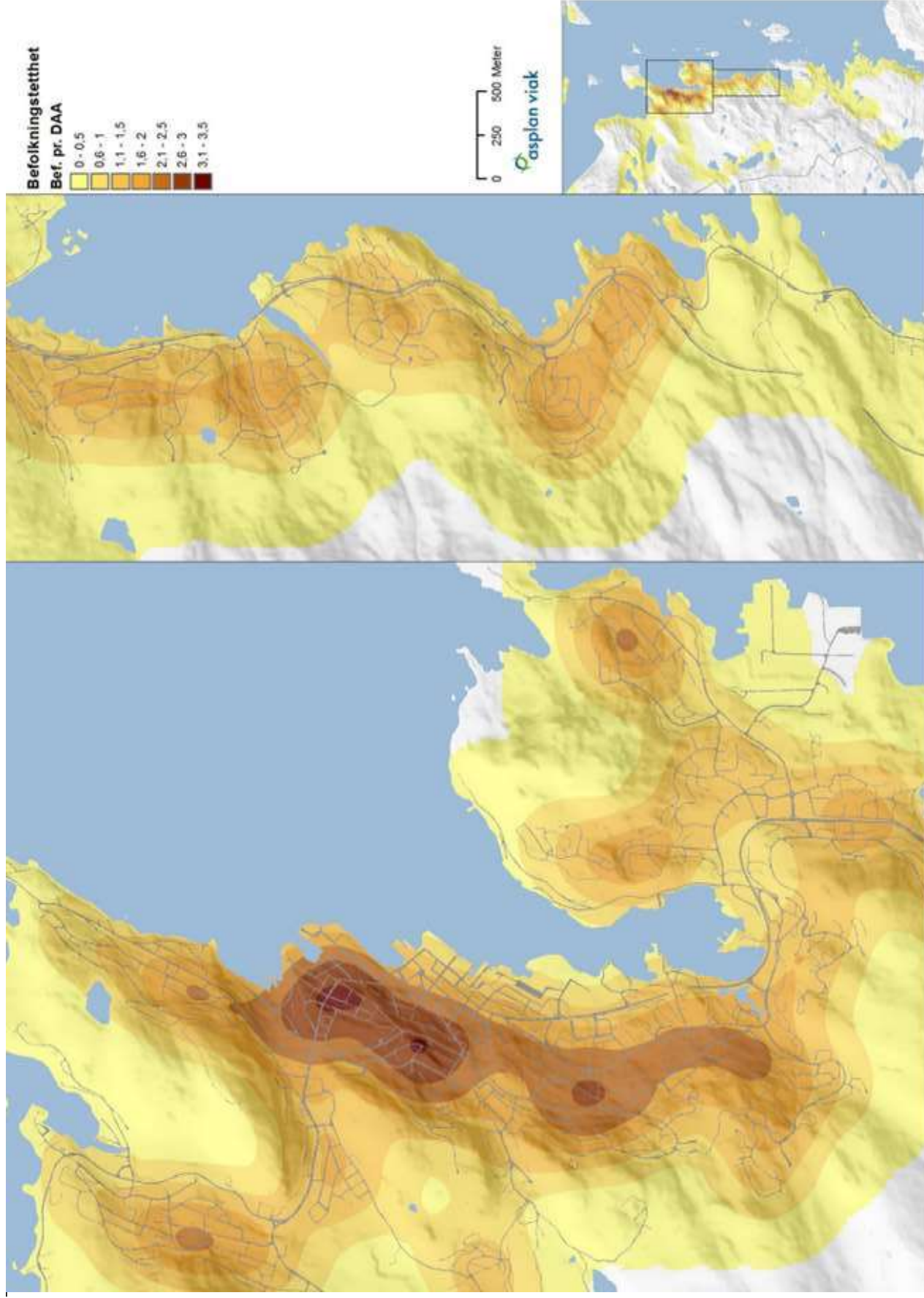
Figur 5.4 nedenfor viser lokasjonen av de 4 største handelsområdene i Harstad. Disse vil dermed være de handelsområdene som i dag trekker og genererer mye trafikk.



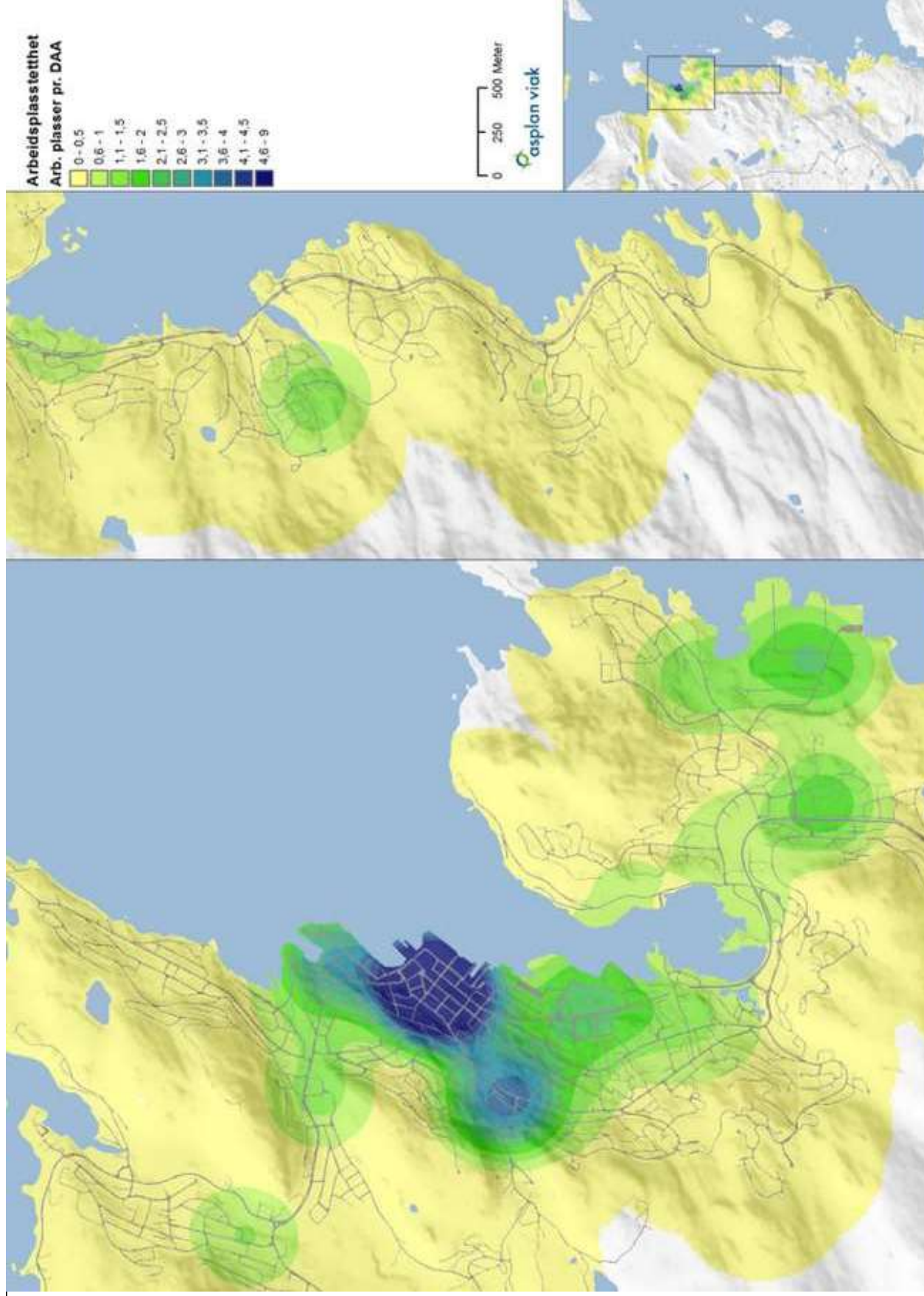


Figur 5.4. De fire største handelsområdene i Harstad markert med blå sirkel.





Figur 5. Befolkingstetthet pr. DAA. Kilde: Boliganalyse Harstad, 1.18.2015 – Asplan Viak.



Figur 5.6. Arbeidsplass tetthet pr. DAA. Kilde: Boliganalyse Harstad, 1.18.2015 – Asplan Viak

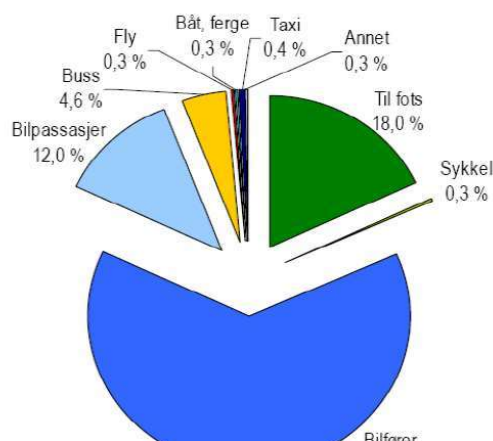
5.4 Holdninger, bilkjøring og trafikksikkerhet

Det ble vinter/vår 2009 foretatt en reisevaneundersøkelse i Harstad med 700 respondenter.

Undersøkelsen er gjort som en del av en større trafikkanalyse fra 2011 i forbindelse med Harstadpakken¹.

Det anbefales at det foretas en ny reisevaneundersøkelse ved rullering av denne planen. Harstadpakken og flere kommunale prosjekter er utført med bakgrunn i resultatene fra trafikkanalysene som er utført, og det antas, og det er målsetninger om, at vi vil se en stor forskjell i reisemiddelfordelingen i Harstad ved rullering av planen.

Av Figur 5.75.7 viser en svært lav andel for bruk av sykkel, men dette kan skyldes årstiden undersøkelsen ble utført på. Andelen bilreiser er stor og andelen kollektivreiser er lav. Det er grunn til å tro at en del av dem som velger kollektivreiser gjennom vinterhalvåret, velger sykkel eller gange gjennom sommerhalvåret. Dermed vil den reelle kollektivandelen for året være lavere. Av arbeids- og skolereiser i Harstad foregår 70 % med bil. De fleste av disse (70%) hadde ingen ærend underveis. 13% av ærender som ble utført underveis var dagligvarehandling og 11% henting og bringing av barn i barnehage eller skole.



Figur 5.7. Reisemiddelfordeling i Harstad vinter/vår 2009. Kilde: Statens Vegvesen, Trafikkanalyser og samfunnsøkonomiske beregninger KVVU-Harstad, 2011

Gjennom reisevaneundersøkelsen utført i Harstad ble det spurt om årsak til at kollektivtransport ikke ble benyttet for arbeidsreiser. De vanligste svarene på dette var at kollektivtilbudet var tungvint, bussen går for sjelden og tar for lang tid. Dette indikerer at der er et behov for bedring av kollektivtilbudet, spesielt knyttet til bolig- og næringsområder².

Det er i Harstad generelt svært enkelt å ferdes med bil. De fleste i kommunen har god tilgang på enten gratis eller billig parkering i tilknytning til egen bolig og arbeidssted. Innenfor handels- og næringsområdene er det også tilrettelagt for tilstrekkelig parkering for kunder. Handels- og næringsområder tilknyttet Stangnes og Sjøkanten har gratis parkering, og Amfi kanebogen og sentrumsområdet har parkeringsmuligheter hvor man kan stå under tak og hvor man relativt enkelt kan finne plass.

Generelt kan man si at Harstad er tilrettelagt for benyttelse av personbil som transportmiddel. Vi har en kommune som er relativt langstrakt, og det kan være lange avstander mellom arbeidssted, skole, handelsområder og boligområder. Trafikksystemet oppleves også som effektivt og komfortabelt. Det oppleves også som en fordel å enkelt kunne transportere både varer og bagasje. Vi har også hatt tider med økonomisk vekst, som gjør at befolkningen har anledning til å benytte seg av personbilen som transportmiddel. Samtidig kan det også føles som en økonomisk ulempe å betale for både personbil og kollektivtransport, og valget kan lett falle på utelukkende personbilen. Ulempen med personbil for den enkelte innbygger kan fort ikke oppleves som annet enn at det bidrar til inaktivitet. Figur 5.7 viser også andelen bilfører versus bilpassasjer. Et strategisk grep for å minske bilbruk vil dermed også kunne være å gjøre grep som øker bruk av samkjøring.

Personbilismens negative sider i forhold til klima og miljøhensyn vil gjerne ikke være særlig synlig i hverdagen til den enkelte innbygger. Bygging og vedlikehold av vegnettet er også svært kostbart for samfunnet, og det er svært arealkrevende. Trafikkulykker er også svært kostnads-krevende, i tillegg til de åpenbare ulempene de har for berørte og involverte.

¹ Trafikkanalyser og samfunnsøkonomiske beregninger KVVU-Harstad, SVV, 2011

² Konseptvalgutredning Harstad, SVV 2011



Ulykkesstatistikken utført viser at vi har en generell nedgang i ulykkesfrekvensen, men med utgangspunkt i nullvisjonen er det likevel et behov for å redusere antall personskadeulykker.

5.5 Klima, luftforurensning og støy

Harstad kommune har en miljø-, klima- og energiplan 2018-2021 som skal bidra til å nå de lokale, nasjonale og internasjonale målsetningene innen klima og miljø. Det ble iverksatt rullering av denne planen i 2023, og forslag til planprogram har vært på høring.

Harstad kommunes miljøvisjon eller overordnede miljømål er at Harstad skal utvikles i en bærekraftig retning, og er formulert på følgende måte: Harstad skal ha en utvikling som tilfredsstiller dagens behov uten å ødelegge for fremtidige generasjoners muligheter for å tilfredsstille sine behov³. Miljø-, klima- og energiplan for Harstad har identifisert fire fokusområder for den lokale miljøstrategien, hvor det for hver av disse fokusområdene er fastsatt spesifikke målsetninger og tiltak for å nå målsetningene. En del av målsetningene og tiltakene skal implementeres og jobbes med gjennom denne planen. Nedenfor er det tatt et utdrag av målsetninger og tiltak som kan medtas gjennom arbeidet med denne planen.

Aktuelle målsetninger:

- Fortetting fremfor byspredning
- Flest mulig innbyggere skal kunne velge å bruke kollektivtrafikk, gå eller sykle trygt til og fra skole, arbeid og fritidsaktiviteter
- Kollektivtrafikken styrkes og antallet kollektivreiser økes med 5% innen 2020
- Privat bilbruk i sentrum reduseres
- Areal- og transportplanlegging tilrettelegger for en klimavennlig by- og tettstedsutvikling
- Direkte klimagassutslipp i Harstad reduseres med 40% tilsvarende 1990-nivå innen 2030
- Miljø og klima vektlegges ved anskaffelse av kommunale biler
- Øke andelen el- og lavutslippsbiler i kommunal bilpark
- Luftkvaliteten i Harstad sentrum forbedres

Aktuelle tiltak for å nå disse målsetningene:

- Prioritering og gjennomføring av tiltak som sikrer myke trafikanter i Harstadplakken
- Etablering av flere sykkelparkeringsplasser i sentrum
- Etablering av tilstrekkelig med sykkelparkeringsplasser ved kommunale arbeidsplasser og skoler
- Etablering av offentlige ladestasjoner for elbil

SSBs klimastatistikk har ikke detaljerte utslippstall fra 1990 for Harstad kommune, og 1991 er dermed brukt som referanse for statistikk for dette klimamålet i Harstad kommune. Harstad kommunes klimagassutslipp i 1991 var på 62.287 tonn CO₂-ekvivalenter. Målsetningen om å nå en reduksjon på 40% tilsvarende dette tallet, gjør at vi skal ligge på 37.000 tonn CO₂-ekvivalenter innen 2030. Denne målsetningen er noe lavere enn den nasjonale målsetningen på 50-55 %⁴.

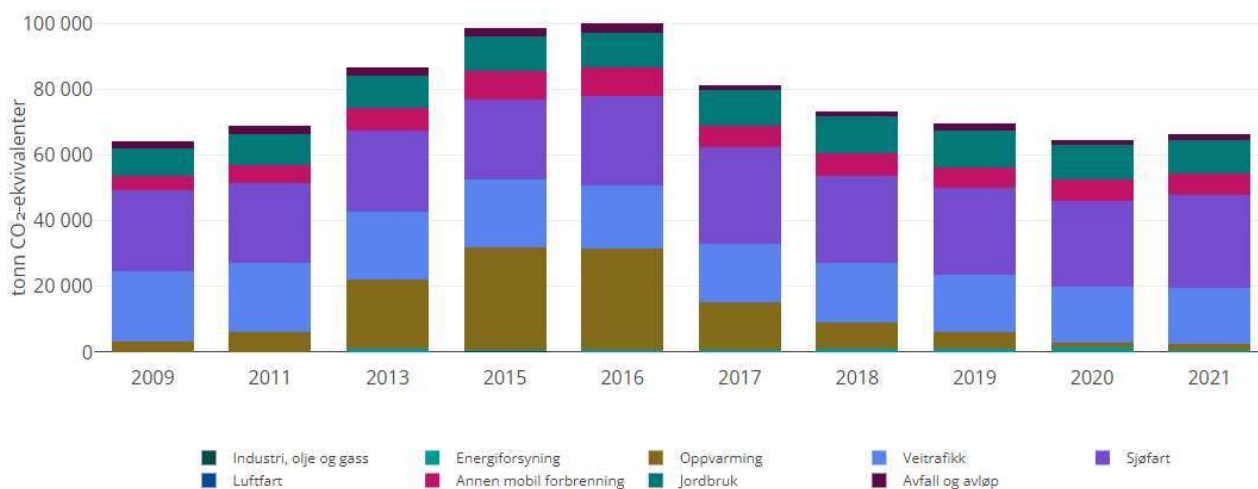
Figur 5.8 viser Harstad kommunes utslipp av klimagasser i perioden 2009-2021. Statistikken er publisert av Miljødirektoratet i samarbeid med SSB og KS. Grafen har en synlig økning i tonn CO₂-ekvivalenter rundt årene 2015-2016. Økningen i denne perioden var oppvarming. Forbrenning av fyringsolje, parafin og gass økte kraftig mellom 2011 og 2016, men har gått ned mot år 2020. Dette skyldes trolig oljefyringsforbudet som trådte i kraft i 2020⁴. Figur 5.9 viser at utslipp fra vegtrafikk har hatt en liten nedgang siden 2009. Denne trenden skyldes økningen i av andelen elbiler. I 2021 viser klimagassregnskapet at Harstad kommune har et

³ Miljø-, klima- og energiplan for Harstad kommune 2018-2021

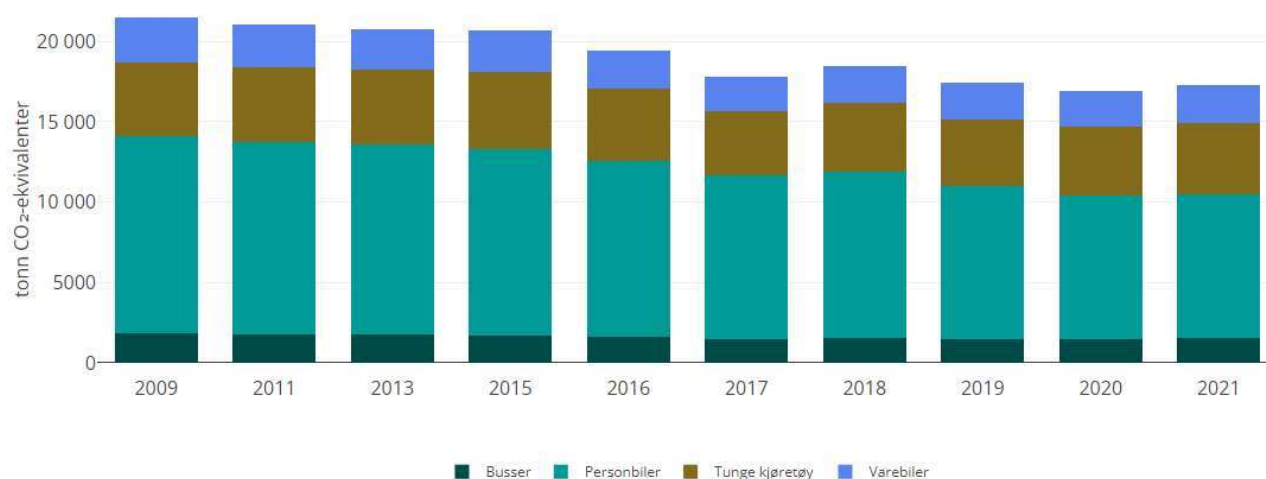
⁴ Klimabudsjett 2022 for Harstad kommune



utslipp på 65.540 tonn CO₂-ekvivalenter. Målsetningen om å nå 37.000 tonn CO₂ ekvivalenter innen 2030 vil kreve store og effektive tiltak innenfor så mange sektorer som mulig, men her serlig veitrafikk og sjøfart.



Figur 5.8. Utslipp av klimagasser i Harstad kommune i perioden 2009-2021. Kilde: Miljødirektoratet, utslipp av klimagasser i kommuner og fylker



Figur 5.9 Utslipp fra veitrafikk for Harstad kommune i perioden 2009-2021. Kilde: Miljødirektoratet, utslipp av klimagasser i kommuner og fylker.

God luftkvalitet er viktig for en god helse blant befolkningen. Det er satt nasjonale målsetninger for ulike forurensede stoffer i utendørsluft, men forurensningsforskriften fastsetter også juridisk bindende grenseverdier. Luftkvalitet påvirkes av mange faktorer. Veistøv fra slitasje og støing, samt forbrenningspartikler fra kjøretøyer har en påvirkning på svevestøv og partikkelforurensning. Hovedkilden til nitrogen dioksid (NO₂) er veitrafikk, og dieselbiler har spesielt høyt utslipp. Det er utført målinger av luftkvaliteten i Harstad i 2011 og 2013, og grunnet usikre målinger ble det holdt målinger hver vinter frem mot 2016. Målingene tyder på at Harstad jevnt over har tilfredsstillende grenseverdier, men der er enkeltperioder, særlig om vinteren, hvor luftforurensningen vil kunne være ekstra høy³.

I forbindelse med Harstadpakken var det kartlagt støy og luftforurensning i 2010. Denne kartleggingen viste at ingen boliger hadde et støynivå som overskred grenseverdien for innendørs støy på 42 dB(A)². Gjennom utførelse av Harstadpakken, i tilknytning til nye vegprosjekter, ble det utført støydempende tiltak for flere boliger.



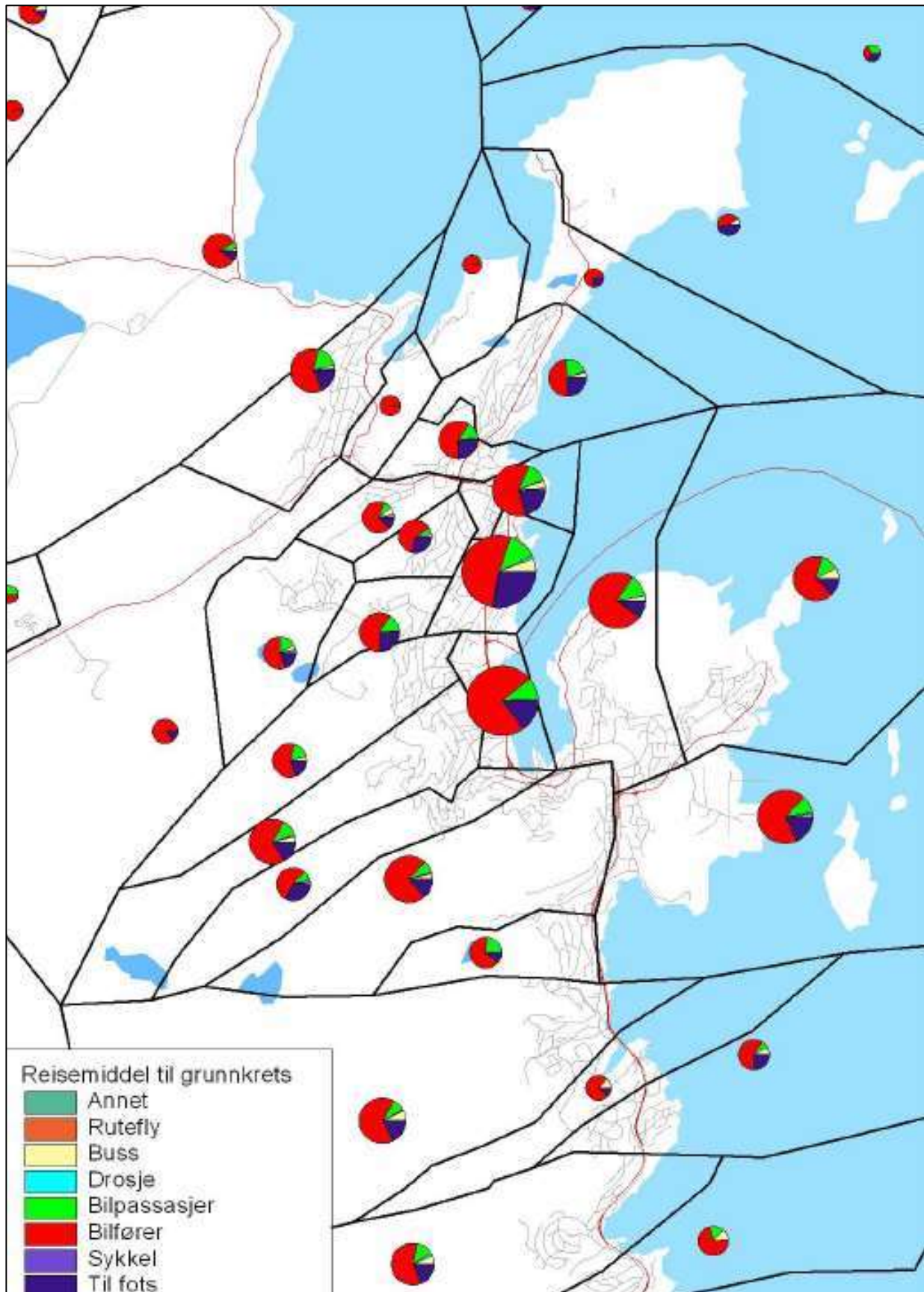
5.6 Gange

Harstad kommune er langstrakt, og innbyggere bor over relativt lange strekninger både på Hinnøya og i øyriket. Dersom man har en boliglokasjon som er i nærhet til alle nødvendige eller ulike funksjoner, slik som arbeidsplass, handel osv, gjør dette at man ikke trenger å reise så langt for å nå de funksjonene man bruker i hverdagen. Dette vil gjerne være tilfellet i sentrumsområder, og innenfor disse områdene er det en strategi om fortetting. Denne nærheten mellom boliger og ulike nødvendige funksjoner fremmer bruken av gange som transportmiddel.

Feil! Fant ikke referanseskilden. og Feil! Fant ikke referanseskilden. viser befolkningstetthet og arbeidsplassetthet. Disse figurene viser den høyeste tettheten i sentrum for både bolig og arbeidsplass. Dette, sammen med at sentrum tilbyr ulike andre funksjoner, gjør at en del av befolkningen naturlig kan benytte seg av gange som transportmiddel. Det er de korteste avstandene som vil ha det største potensialet for at man skal velge å gå.

Reisevaneundersøkelsen utført vinteren/våren 2009¹ viser at Harstad på dette tidspunktet hadde en reisemiddelfordeling som viste at andelen som valgte gange, eller var til fots, var 18 % (se Figur 5.7). Denne andelen vil kunne være ennå høyere på sommerstid. Figur 5.10 viser en oversikt over reisemiddelfordelingen til ulike grunnkretser. Størrelsen på diagrammene er etter antall turer til grunnkretsen. Oversikten viser at det er flest som er til fots i sentrumsområdene, noe som støtter opp om teorien angående nærhet mellom bolig og ulike daglige funksjoner, som man ofte finner i sentrumsområder. Andelen som er til fots minker jo lenger fra sentrumsområdene man kommer, samtidig som andelen for bilfører går opp. Undersøkelsen og tellepunkter i denne har ikke medtatt hele kommuneområdet, og viser dermed kun de mest sentrumsnære områdene.





Figur 5.10. Reisemiddelfordeling til grunnkretser. Kilde: Trafikkanalyser og samfunnsøkonomiske beregninger KVU-Harstad, SVV 2011.



5.7 Sykkel

Sykelnettene nedenfor er videreført fra «Plan for sammenhengende hovednett for sykkel i Harstad». Denne planen videreføres her, og det gis her en oversikt over status for både hovednettet og lokalnettet for sykkel.

5.7.1 Generelt om sykkelruter

Regjeringa har gitt Statens Vegvesen, i samarbeid med fylkeskommunene og aktuelle kommuner, i oppdrag å planlegge for sammenhengende hovednett for sykkel for alle byer og tettsteder mer enn 5000 innbyggere.

Ett av de generelle prinsippene for sammenhengende hovednett for sykkel er at nettet skal være sammenhengende og ikke brattere enn bilvegen. Snarveger skal etterstrebnes. På strekninger med høyt potensial for sykling vurderes behov for anlegg av sykkelekspressveger (sykkelveger med høy standard).

I tillegg skal det tilrettelegges for lokale sykkelruter for å binde boligområder og næringsområder med hovednettet for sykkel.

Harstad kommune har påbegynt arbeidet med å etablere et sammenhengende hovednett for sykkel gjennom utarbeidelsen av strategi og handlingsplan for hovednett sykkel – 2016-2025. Dette arbeidet videreføres gjennom implementering og forankring i denne kommunedelplanen.

Bakgrunn og målsetninger

- Utarbeide en strategisk plan for hvordan sykkelvegnettet kan gjøres mer attraktivt, effektivt og sikkert.
- Definere et sammenhengende hovednett for sykkel i Harstad.
- Danne grunnlaget for et bedre tilbud til de som sykler til skole, arbeid, butikk og fritidsaktiviteter og danne grunnlaget for en videre satsing på sykkeltrafikk.
- Vurdere Harstad som «vintersykelby».

Prinsipper for valg av løsning

Et hovednett for sykkel kan bestå av forskjellige typer anlegg. De tre systemløsningene for sykkel er:

- Sykkelveg med fortau. Kan merkes med gul skillelinje for å markere retningen.
- Sykkelfelt. Skal anlegges på samme nivå som kjørefelt.
- Sykle i blandet trafikk (på fortau og/eller i kjøreveg)

Det vil være nær sammenheng mellom valg av strekningsløsning og aktuelle kryssløsninger.

For å få flere til å sykle er det avgjørende at sykkelnettet er sammenhengende og at skiftene mellom ulike løsninger, for eksempel sykkelveg og sykkelfelt, er utformet på en sikker og intuitiv måte. For å oppnå dette er det viktig at planer og bygging blir kvalitetssikret av fagpersoner med god kunnskap om sykkeløsninger.

Løsninger for syklende er i by og tettsteder oftest sykkelveg med fortau, sykkelfelt, gater med blandet trafikk eller kollektivfelt. Gående og syklende bør ha separate anlegg med utenfor tettbygde strøk vil gangsykkelveg være et valg av løsning der det er lite trafikk. Der hvor det vil være vanskelig å tilrettelegge for sykkelveg eller sykkelfelt på grunn av utbygde strekninger vil ikke denne planen foreslå nye tiltak med mindre nytte/kostnad er tilstrekkelig høy.



Statens Vegvesen håndbok N100 tabell 4.2.1.1-1 stiller krav til løsning for syklende basert på antall gående og/eller syklende. Denne skal legges til grunn for alle reguleringsplaner der offentlig veg skal inngå i planen. Ved blandet trafikk med gående/syklende skal det sykles i gangfart. Sykkelveg med fortau er derfor mer attraktivt for syklende siden det kan holdes høyere hastighet som medfører at man kommer raskere frem. Det er derfor nødvendig å etablere gode løsninger for høy hastighet med sykkel. På strekninger som har skiltet hastighet under 40km/t kan det i stedet etableres sykkelfelt i kjørebane. På strekninger som har hastighet 30km/t eller lavere kan det aksepteres blandet trafikk med sykling i kjørebane dersom andre løsninger ikke er mulige.

 Tabell 4.2.1.1—1 — Bredder for gang- og sykkelveg og sykkelveg med fortau, eksklusive skuldre (mål i m)

Syklende per time	Gående per time			
	< 15	15 - 100	100 - 200	> 200
< 15	Gang- og sykkelveg=2,5	Gang- og sykkelveg=3,0		
15 - 300	Gang- og sykkelveg=3,0	Sykkelveg=2,5 Fortau=1,5	Sykkelveg=2,5 Fortau=2,0	
300 - 1500	Sykkelveg=3,0 Fortau=1,5	Sykkelveg=3,0 Fortau=2,0		
> 1500	Sykkelveg=4,0 Fortau=1,5	Sykkelveg=4,0 Fortau=2,0	Sykkelveg=4,0 Fortau=2,5	

Figure 5.11. Håndbok N100, tabell 4.2.1.1-1. Løsning for gang og sykkelveg eller sykkelveg med fortau. Blå linje skiller blandet trafikk med gående og syklende fra sykkelveg med fortau.

5.7.2 Hovednett

Hovednettet for Harstad er avgrenset til Sørvik i sør, Trondenes og Stornes fergekai i nord, Stangnes fergekai i øst og Tennvassåsen i vest. Dette er de områdene med størst konsentrasjon av folk, der sykkelavstanden inn til de største arbeidsplassene i Harstad sentrum er under 15 km.

Feil! Fant ikke referanseilden. nedenfor viser en oversikt over hele hovednettet for sykkel i Harstad. Hovednettet går mellom målpunkt som boligområder, arbeidsplasser og Harstad sentrum.

Hovednettet er inndelt i 5 ruter og gitt egne farger for illustrasjon i det videre. Rutene er som følger:

- Rute 11 – Blå: Sørvik-Sentrum-Tennvassåsen
- Rute 12 – Orange: Trondenes-UNN-Stangnes fergekai
- Rute 13 – Svart: Stornes fergekai-Bergseng (blå rute videre til sentrum)
- Rute 14 – Gul: Breivika-Øvre Medkila-Kanebogen
- Rute 15 – Lilla: Harstad-Ervik (svart og blå rute videre til sentrum)

Handlingsdelen av denne kommunedelplanen gir en oversikt over hver av rutene med prioritering for gjenstående arbeider.



5.7.2.1 Rute 11 – blå: Sørvik-Tennvassåsen

5.7.2.1.1 Strekning/dagens forhold

Søndre del av ruta starter ved kryss Storjordveien og Melvikveien i Sørvik. Sykkelfruta går langs Melvikveien fram til Melvik der den krysser over Rv. 83 med en gang-sykel bru over til gang-sykelveg. Gang-sykelveg ligger øst for Rv. 83 og går helt fram til nedkjøringen til Kilbotn, samt ca. 300m inn langs Kilbotnveien.

Ruta følger Kilbotnveien (Fv. 7744) som går gjennom bebyggelse/landbruksområde. En må så sykle etter kjørevei eller delvis på fortau* til en kommer fram til Ruggevik (Jekthollet) der ruta vekselsvis på øst og vestsiden av Rv. 83 følger gang-sykelveg helt inn til Kanebogen. Denne strekningen varierer sterkt i kvalitet. *Ca. 2,3km av Kilbotnveien har verken fortau eller G/S-veg. Fra Kanebogen til Harstad sentrum (byskillet) er sykkelvei med fortau under opparbeidelse. Gjennom sentrum (byskillet-Sama) vurderes det sykkelfelt langs Rv. 83. Fra Sama er det sammenhengende gang- og sykkelveg fram til Åsegarden leir.

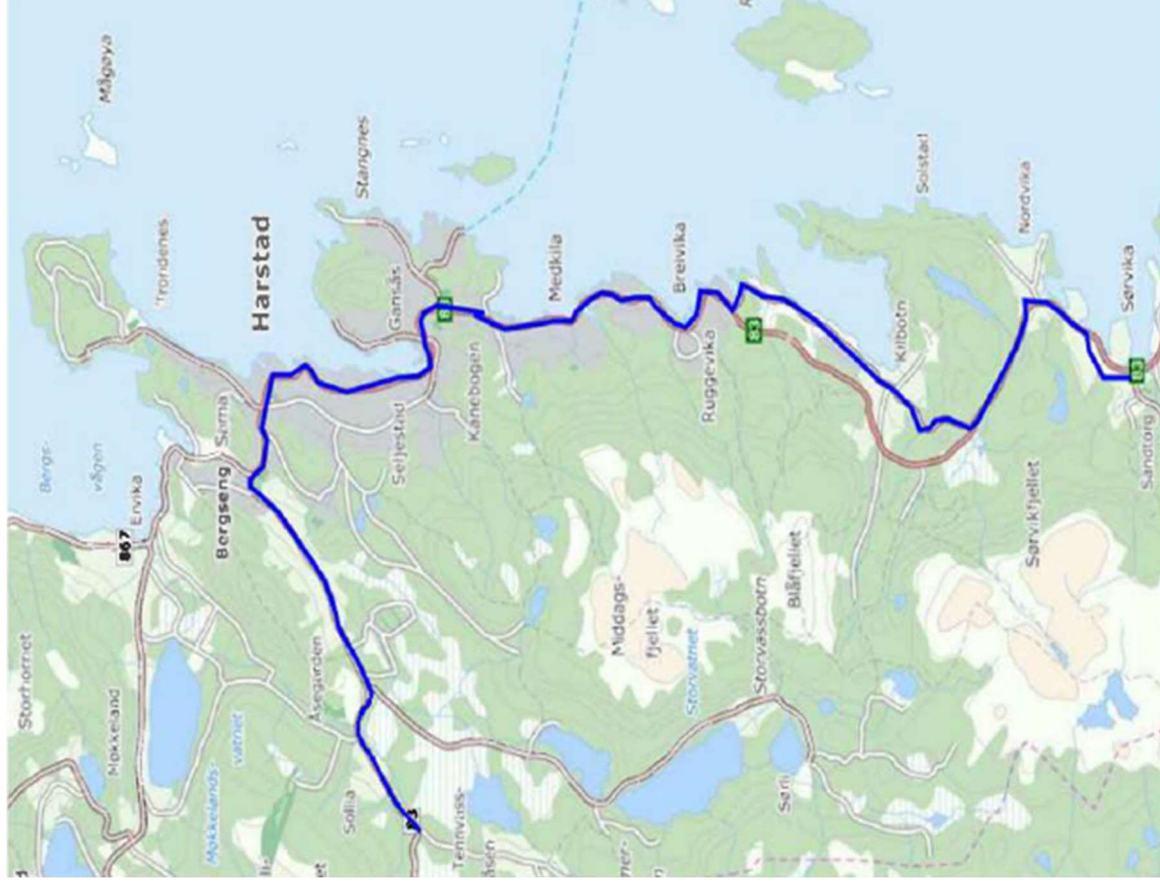
Fra Åsegarden leir er det blandet trafikk med 60-70 sone fram til Sollia. Ruta går helt fram til Tennvassåskrysset og fartsgrensen på strekningen er 70- og 80 km/t. Her må det sykles langs veg.

Trafikkdata (årsdøgntrafikk ÅDT):

Sørvik: 5 900

Byskillet: 18 000

Sollia: 2 900



5.7.2.1.2 Forslag til tiltak

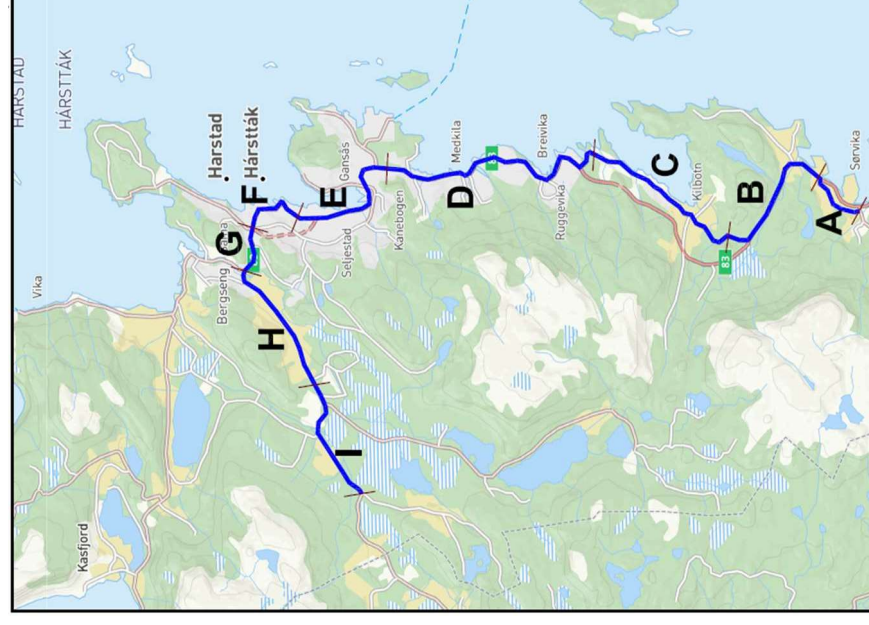
I strategiplanen er det foreslått sykkelveg med fortau for hele ruta fram til Ruggevik, med unntak av tilpasninger gjennom sentrum. Harstadpakken sikrer slik opparbeidelse fra Kanebogen til Sama, samt gang- og sykkelveg langs deler av Kilbotnveien, men øvrige strekninger vil sannsynligvis ikke bli opparbeidet av Harstadpakken da disse ligger på marginallisten (ikke tilstrekkelig finansiering).

Arbeidet med Hålogalandsvegen, som er under planlegging, må ivareta hovednett for sykkel på strekninger den dekker. Fra Kanebogen til Byskillet har Statens vegvesen prosjektert med sykkelveg med fortau. Gjennom Lokket foreslås det systemskifte til gang- sykkelveg, noe som strider mot opprinnelig løsning i Harstadpakken og vedtatt standard i sykkelstrategien. Hovedrute 11 er foreslått gjennom Lokket (tunellen), mens lokal rute går utenom/går over Lokket. Ruta følger riksvei 83 ut av byen nordover og går under den nye rundkjøringa på Sama. Fra rundkjøringen på Sama er det foreslått sykkelveg med fortau fram til Bergsbrua, og derfra er det bruk av eksisterende gang-sykel veg til Åsegarden.

Det pågår reguleringsplanlegging på denne strekningen. Det er foreslått sykkelfelt gjennom byen (sentrum) til Sama. Ved rundkjøringer er det planfri kryssing (Kanebogen, Rema-krysset og Sama). Rundkjøring ved Margrete Jørgensens veg foreslås det kryssing med vikeplikt prioritert syklist.

5.7.2.1.3 Konsekvenser av tiltak/eventuelle utfordringer:

Tiltakene vil for det meste ligge på eksisterende vegareal. En god del av tiltakene ligger allerede inne i pågående reguleringsplaner.



KOMMUNEDELPLAN FOR MOBILITET OG KOMMUNIKASJON

Rute 11: Sørvik-sentrum-Sollia						
Del-trase	Fra - til	Dagens standard	Framtidig standard	Tiltaksbehov	Prioritering	Tidsperspektiv
A	Sørvik krysset Fv. 14 - Melvik	Kommunal veg/blandet trafikk, 1000 m	Sykkelveg med fortau	Reguleringsplan og skilting.	8	Innen 2030, del av Hålogalandsvegen.
B	Melvik - Fv. 4- Blomjoten	Gang-sykkel veg, bratt og smal bru. 2940 m	Sykkelveg med fortau.	Reguleringsplan og skilting.	5	Innen 2030, del av Hålogalandsvegen.
C	Blomjoten - Kilamyra	Blandet trafikk 60 og 50km/t m/fortau 2880 m Gang-sykkel veg 320 m. Vanskelig terrengforhold	Gang- og sykkelveg under planlegging for bygging i regi av Harstadpakken. Reguleringsplan vedtatt på deler av strekning.	Reguleringsplan på resterende strekning.	3	Innen 2027
D	Ruggevik til Kanebogen	Gang-sykkel veg+ blandet trafikk	Sykkelveg med fortau	Reguleringsplan	6	Innen 2027
E	Kanebogen - Byskillet	Ingen løsning langs Rv 83	Sykkelveg med fortau	Ingen	2	Bygging pågår. Ferdig innen 2025
F	Sentrum: Byskillet - Samakrysset	Fortau, blandet trafikk 40 km/t	Sykkelfelt\ sykkelveg med fortau Fartsreduksjon til maks 40 km/t der det er blandet trafikk	Reguleringsplan	1	I Harstadpakken Etter 2019
G	Sama - Bergseng	Gang-sykkel veg	Sykkelveg med fortau	Reguleringsplan	7	Innen 2027
H	Bergseng - Åsegarden	Gang-sykkel veg	Sykkelveg med fortau	Reguleringsplan	9	Innen 2027
I	Åsegarden - Tennvassåsen	Ingen løsning (60 - 80 km/t)	Gang- og sykkelveg	Reguleringsplan	4	Innen 2027

5.7.2.2 Rute 12 – oransje: Trondenes-UNN-Stangnes

5.7.2.2.1 Strekning/dagens forhold

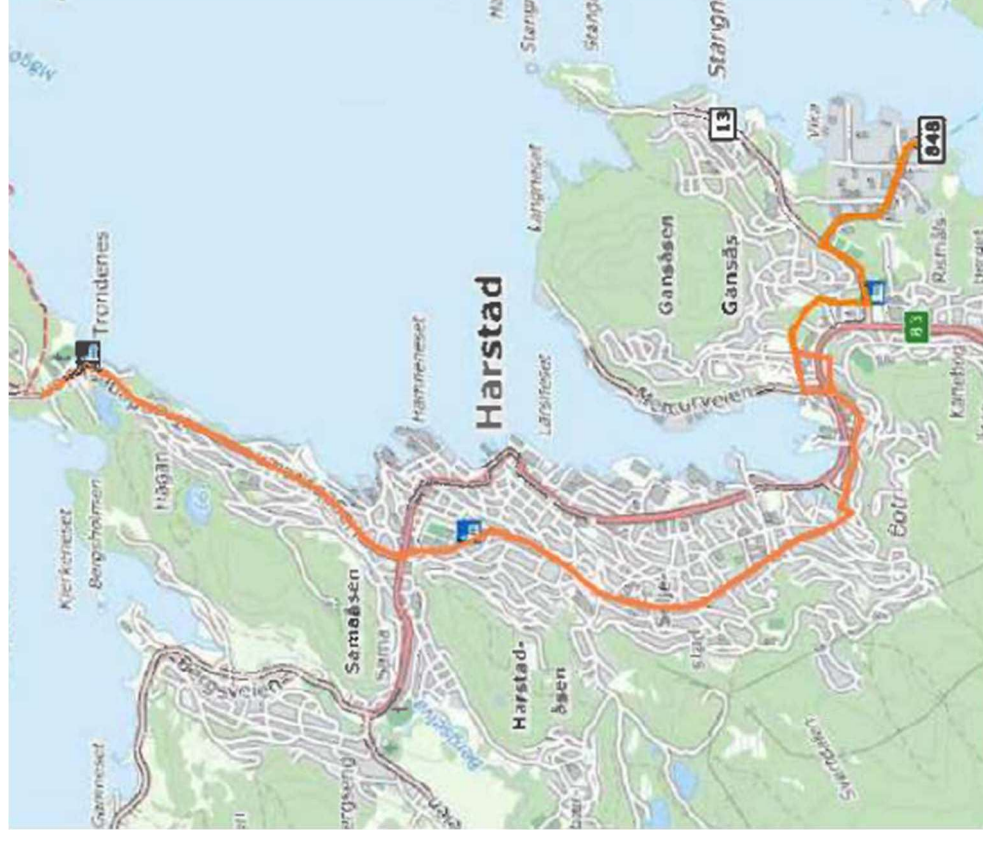
Sykkellruta starter i kryssområde ved Festningsveien og Ringbergveien i nord og følger Trondenesveien og Hagebyveien sørover med blandet trafikk fram til ny undergang ved Sama. Deretter følger sykkellruta Åsveien et stykke før den går inn i St.Olavsgate. Sykkellruta følger St. Olavsgate til Harstadbotn hvor den går over til Kongsveien og følger denne østover. Sykkellruten deler seg i to ved kryssing under Rv. 83 mot Rødbergveien. Det er blandet trafikk med fortau på mesteparten av denne strekningen med unntak av mindre partier med gang- og sykkelveg forbi UNN samt i Harstadbotn.

Sykkellruta følger gang- og sykkelveg i Rødbergveien og videre langs Stangnesveien og Valanveien frem til fergeleiet på Stangnes

Trafikkdata (årsdøgntrafikk ÅDT):

Hagebyvegen Fv.6: Fra 1 500 til 4 000

Stangnes Fv. 848: 6 250 og 2 600 ned Valanvegen til fergekai



5.7.2.2.2 Forslag til tiltak

Da mesteparten av strekningen allerede er opparbeidet anbefales det ingen umiddelbare tiltak på strekningen.

Det er anbefales sykling i blandet trafikk fra Trondenes til Rødbergveien. På nordre del (mellom Festningsveien og Skjærveien) mangler det tiltak for myke trafikanter (fortau eller G/S-veg).

I Rødbergveien er det opparbeidet gang- og sykkelvei fram til Gamle Stangnesvei og bør videreføres helt fram til fergekaia.

5.7.2.2.3 Konsekvenser av tiltak/eventuelle utfordringer

Det vil være krevende å endre eksisterende løsninger fra G/S-vei eller fortau. På grunn av at mesteparten av strekningen nylig er opparbeidet samt kompleksiteten arealmessig gjennom tettbygde områder er det vurdert at nytten ved å bygge om denne strekningen vil være marginal sett opp mot kostnadsbildet.

Det må likevel tilstrebes gjennom nye reguleringsplaner å tilrettelegge for økt kvalitet på sykkelløsninger der dette er mulig.



KOMMUNDELPLAN FOR MOBILITET OG KOMMUNIKASJON

Rute 12: Trondenes-UNN-Stangnes						
Del-trase	Fra - til	Dagens standard	Framtidig standard	Tiltaksbehov	Prioritering	Tidsperspektiv
A	Trondenes - Sama krysset	Blandet trafikk i 40km/t med fortau på store deler av strekningen. Mangler tiltak for myke trafikkanter (Fortau eller G/S-veg) på nordre del.	Etablering av fortau nordre del. Sykling i blandet trafikk med fortau.	Reguleringsplan	1	Innen 2026
B	Sama - UNN	Blandet trafikk m/fortau 40 km/t. Fra Kirkeparken til Harstadgårdsvegen er det to-sidig fortau. Gang - sykkelveg fra Harstadgårdsveien til UNN.	Ingen endring	Ingen	5	
C	UNN - Harstadbotn	Blandet trafikk m/fortau 30 km/t. Mangler fysisk skille mellom gående og kjørende på et kort parti øst for kryss Rv.83.	Fortsatt sykling i blandet trafikk.	Etablere fysisk skille mellom gående og kjørende på kort parti øst for kryss Rv.83	2	Innen 2026
D	Harstadbotn - Rødbergveien	Gang - sykkelveg - fortau fra Harstadbotn til Rødbergveien.	Ingen endring	Ingen	4	
E	Rødbergveien	Etablert gang- og sykkelveg	Ingen endring	Ingen	3	
F	Fra Rødbergveien til Stangnes fergekai Fv. 848	Etablert gang - sykkelveg	Ingen endring	Ingen	6	

5.7.2.3 Rute 13 – svart: Stornes fergekai-Bergsbrua-Sentrum

5.7.2.3.1 Strekning/dagens forhold

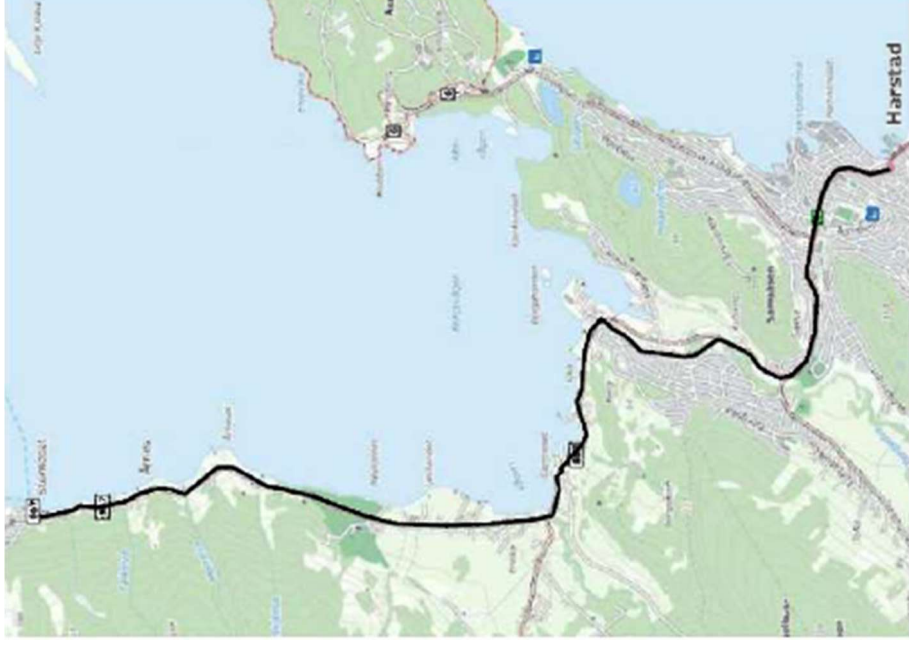
Ruta starter på Stornes fergekai med gang- og sykkel veg/delvis fortau, helt til Bergsodden. Fra Bergsodden og til Kulseng går ruta langs gamle fylkesveg i blandet trafikk. Ruta følger fylkesveien fra Kulseng til Bergsbrua før den kommer til blå rute og følger blå rute videre til sentrum.

Trafikkdata (årsdøgntrafikk ÅDT):

Stornes: 900

Bergsbrua: 2 900

Sentrum 11 100



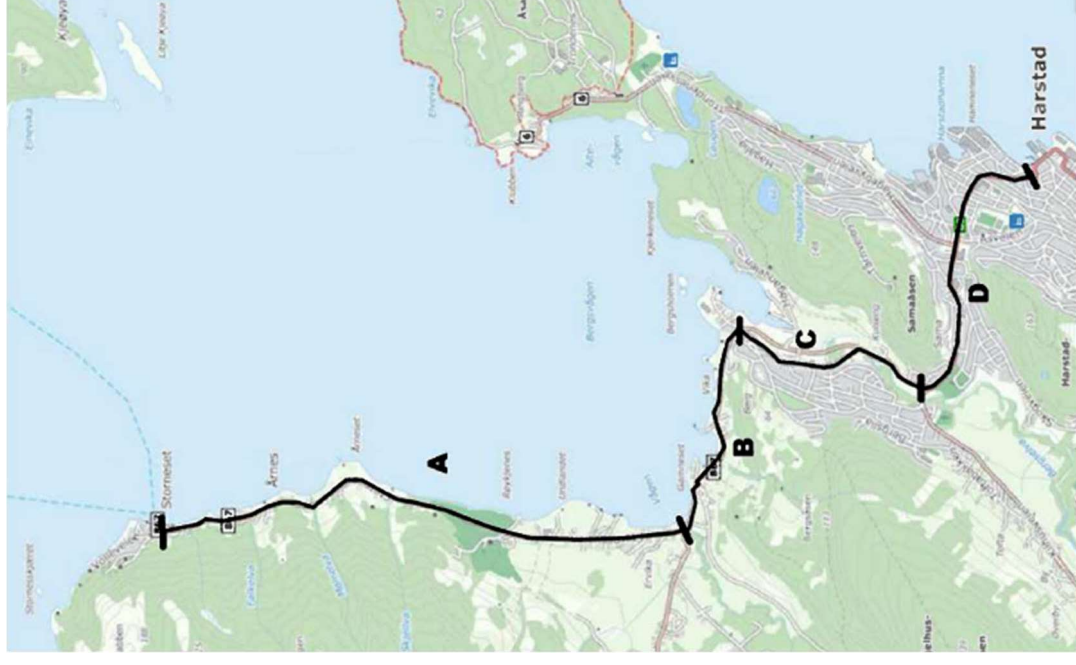
5.7.2.3.2 Forslag til tiltak

I strategiplanen er det foreslått sykkelveg med fortau for hele ruta. Når Bjarkøyforbindelsen står ferdig forventes økt trafikk på strekningen, og dermed også sykkeltrafikk.

Siden store deler av strekningen er landlig er det ansett som mulig å utvide dagens gang- og sykkelveg slik at det kan tilrettelegges for sykkelveg med fortau. Nyttene her ansees som tilstrekkelig stor vurdert opp mot kostnadene.

5.7.2.3.3 Konsekvenser av tiltak/eventuelle utfordringer

Tiltakene vil for det meste ligge på eksisterende vegareal. Ingen tiltak ligger inne i nåværende reguleringsplaner.



KOMMUNEDELPLAN FOR MOBILITET OG KOMMUNIKASJON

Rute 13: Stornes fergekai-Bergsbrua-Sentrum								
Del-trase nr.	Fra - til	Avstand	Dagens standard	Framtidig standard	Tiltaksbehov	Prioritering	Tidsperspektiv	
A	Stornes - Ervik		Gang-sykkel veg	Sykkelveg med fortau	Reguleringsplan Rekkverk, skilting	3	Innen 2035	
B	Ervik - Bergsodden		Gang-sykkel veg	Sykkelveg med fortau	Reguleringsplan skilting	2	Innen 2035	
C	Bergsodden (langs Bergsveien) - Kulseng		Blandet trafikk 30-40 km/t	Sykkelveg med fortau	Reguleringsplan skilting	1	Innen 2035	
D	Kulseng - sentrum		Følger blå rute					

5.7.2.4 Rute 14 – gul: Breivika - Øvre Medkila - Kanebøgen

5.7.2.4.1 Strekning/dagens forhold

Strekningen har ulike løsninger, blandet trafikk, gang- og sykkelveg og fortau. Fra Breivika er det blandet trafikk helt fram til Kanebøgen.

På strekningen Mølnholtet - Statoil er det opparbeidet ca. 750m strekning som kollektivtrase med sykkelveg med fortau (ved Mølnholtet). Fartsgrense er 30/40 km/t på hele rute 14. De stiplede linjene er ønskede fremtidige sykkel traseer.

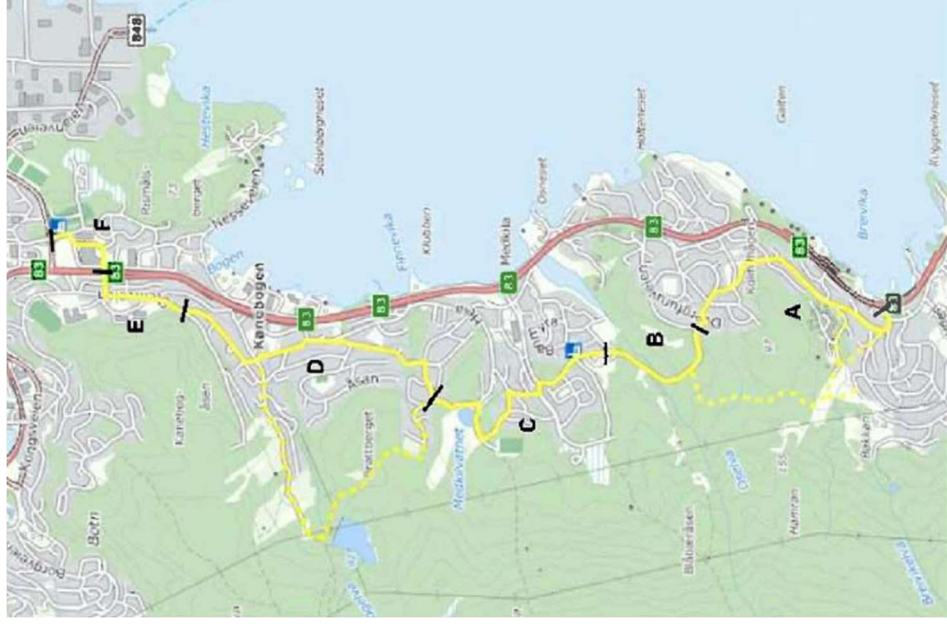


5.7.2.4.2 Forslag til tiltak

Det må foretas TS-inspeksjon/sykelvegsinspeksjon på strekningen, for å gjennomgå om dagens blandet trafikkløsning er trygg nok i forhold til skoleveg. Lav trafikk og lav fartsgrense, må vurdere behovet for å skille de ulike trafikantgruppene. Nye vegtraseer som følge av utbygging av nye boligområder, må tilrettelegges med egen sykkelløsning.

5.7.2.4.3 Konsekvenser av tiltak/eventuelle utfordringer

Tiltakene vil for det meste ligge på eksisterende vegareal. Noen tiltak ligger inne i nåværende reguleringsplaner, andre ikke.



KOMMUNEDELPLAN FOR MOBILITET OG KOMMUNIKASJON

Rute 14: Breivika-Øvre Medkila-Kanebogen							
Del- trase	Fra - til	Dagens standard	Framtidig standard	Tiltaksbehov	Prioritering	Tidsperspektiv	
A	Breivika - Mølnholtet	Blandet trafikk m/fortau 30 km/t	G/S-veg Blandet trafikk	Skilting TS-inspeksjon	3	Innen 2027	
B	Mølnholtet - Statoil	Sykkelveg med fortau	Uendret	Ingen tiltak			
C	Statoil - Medkila (Klubbåsen)	Gang-sykkel veg	G/S-veg Blandet trafikk	TS-/ Sykkelveginspeksjon	4	Innen 2030	
D	Klubbåsen - Steinveien	Blandet trafikk 30 km/t. En del av Nathusveien har blandet trafikk m/fortau 30 km/t	G/S-veg Blandet trafikk	TS-/ Sykkelveginspeksjon Reguleringsplan dersom behov	2	Innen 2027	
E	Steinveien - overgangen ved Rv. 83	Første del av Steinveien har Blandet trafikk 30 km/t med fortau. Resten har blandet trafikk 30 km/t.	Fortau for gående og blandet trafikk	TS-/ Sykkelveginspeksjon Reguleringsplan dersom behov	1	Innen 2027	
F	Overgangen ved Rv. 83 - Fredly kapell	Gang-/sykkelveg over Rv. 83. Blandet trafikk m/fortau 30 km/t Fortau fra Rv. 83 til Fredly kapell.	Uendret	Ingen tiltak			

5.7.2.5 Rute 15 – Iilla: Harstad – Ervik – Kasfjord

5.7.2.5.1 Strekning/dagens forhold

Sykkelruta starter i Kasfjord ved kryss Kasfjordveien/Nupenveien. Sykkelruta følger Nupenveien frem til Ervik.

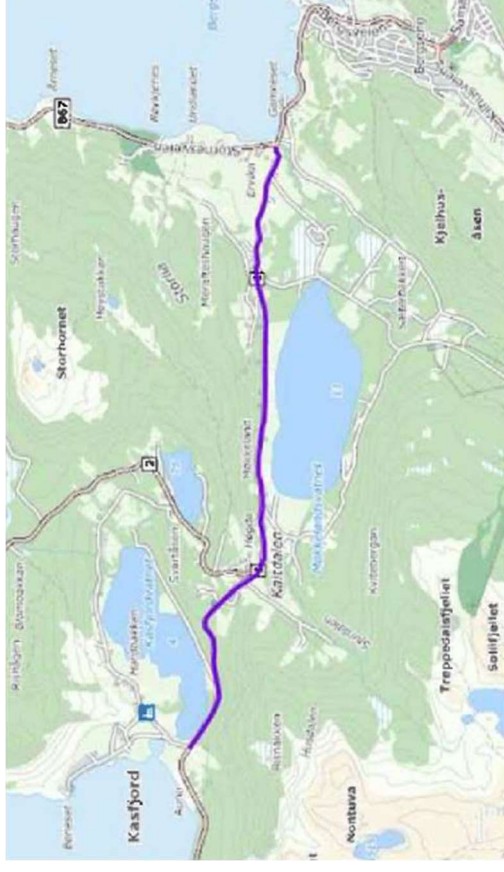
Første del av ruta (ca. 4,7km) har ingen opparbeidede tiltak for syklende eller gående. Det er opparbeidet ca. 1km med fortau fra Liaveien til Ervik skole. Fra Ervik skole til Ervik er det ca. 580m gang- og sykkelveg.

Det er fartsgrense 80 km/t fra Kasfjord til Høgda, deretter er det 50 km/t til Ervik.

Trafikkdata (årsdøgntrafikk ÅDT):

Bergseng: 2 900

Ervik - Kasfjord: 1 000

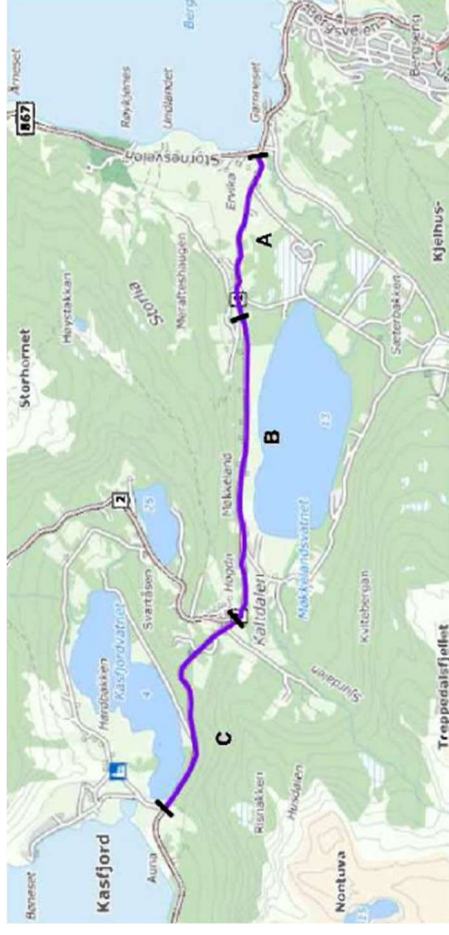


5.7.2.5.2 Forslag til tiltak

Det foreslås gang- og sykkelveg på hele strekingen grunnet topografien med sidebrøtt terreng og lite ledig areal langs eksisterende veg. Det vurderes at det vil være for kostbart å opparbeide bredere løsninger med sykkelveg og fortau.

5.7.2.5.3 Konsekvenser av tiltak/eventuelle utfordringer

Tiltakene vil for det meste ligge utenfor eksisterende vegareal, inne på boligtomter, landbruksareal og dyrket areal. Ingen tiltak ligger inne i nåværende reguleringsplaner.



KOMMUNDELPLAN FOR MOBILITET OG KOMMUNIKASJON

Rute 15: Harstad-Ervik-Kasfjord							
Del-trase	Fra - til	Dagens standard	Framtidig standard	Tiltaksbehov	Prioritering	Tidsperspektiv	
	Fra Harstad sentrum - Bergsbrua	Følger Rute 13: Stornes fergekai-Bergsbrua-Sentrum og rute 11	Sykkelveg med fortau	Reguleringsplan Byggeplan Sentrumsplan	Se rute 13	Harstad pakken Etter 2023	
	Bergsbrua - Ervik	Følger Rute 13: Stornes fergekai-Bergsbrua-Sentrum	Sykkelveg med fortau og gammel riksveg		Se rute 13	Innen 2025	
A	Ervik - Møkkelandsvannet	Gang- og sykkelveg og fortau, fartsgrense 50 km/t.	Gang- og sykkelveg	Reguleringsplan	2	Innen 2030	
B	Møkkelandsvannet - Høgda	Blandet trafikk hele vegen med fartsgrense 50 km/t.	Gang- og sykkelveg	Reguleringsplan	1	Innen 2027	
C	Høgda - Kasfjord	Blandet trafikk hele vegen med fartsgrense 80 km/t.	Gang- og sykkelveg	Reguleringsplan	3	Innen 2030	

5.7.2.6 Skilting

Det må lages en fullstendig skiltplan for rutene og vurdere skilting i forhold til ferdigstilling av tiltak. Skiltplan for fylkes- og riksveg gjøres av Statens vegvesen, mens kommunale ruter har Harstad kommune ansvar for. Uansett veg må de ulike vegmyndigheter jobbe tett sammen.

Det kan skiltes enkelte deler av rutene selv om hele ruten ikke er ferdigbygd.

- I Kanebogen og langs Rødbergveien er det skiltet sykkelruter i forbindelse med Harstadpakken, men rute 11 (strekninga Kanebogen - Byskillet) vil ikke være ferdig før avslutning av Harstadpakken.
- I Kanebogen møtes flere ruter og det er en kompleks skiltplan som skal prosjekteres for området. Det samme gjelder for sentrum.
- Rute 12, 13, 14 og 15 kan skiltes delvis før Harstadpakken er ferdig utbygd. Skilt kan evt. flyttes dersom det skal utføres arbeid på strekningen innenfor de ulike rutene.
- For å få et mest mulig fullstendig skilting bør det skje samtidig ved avslutning/ferdigstilling av Harstadpakken.



5.7.2.7 Konklusjon og prioritering av tiltak

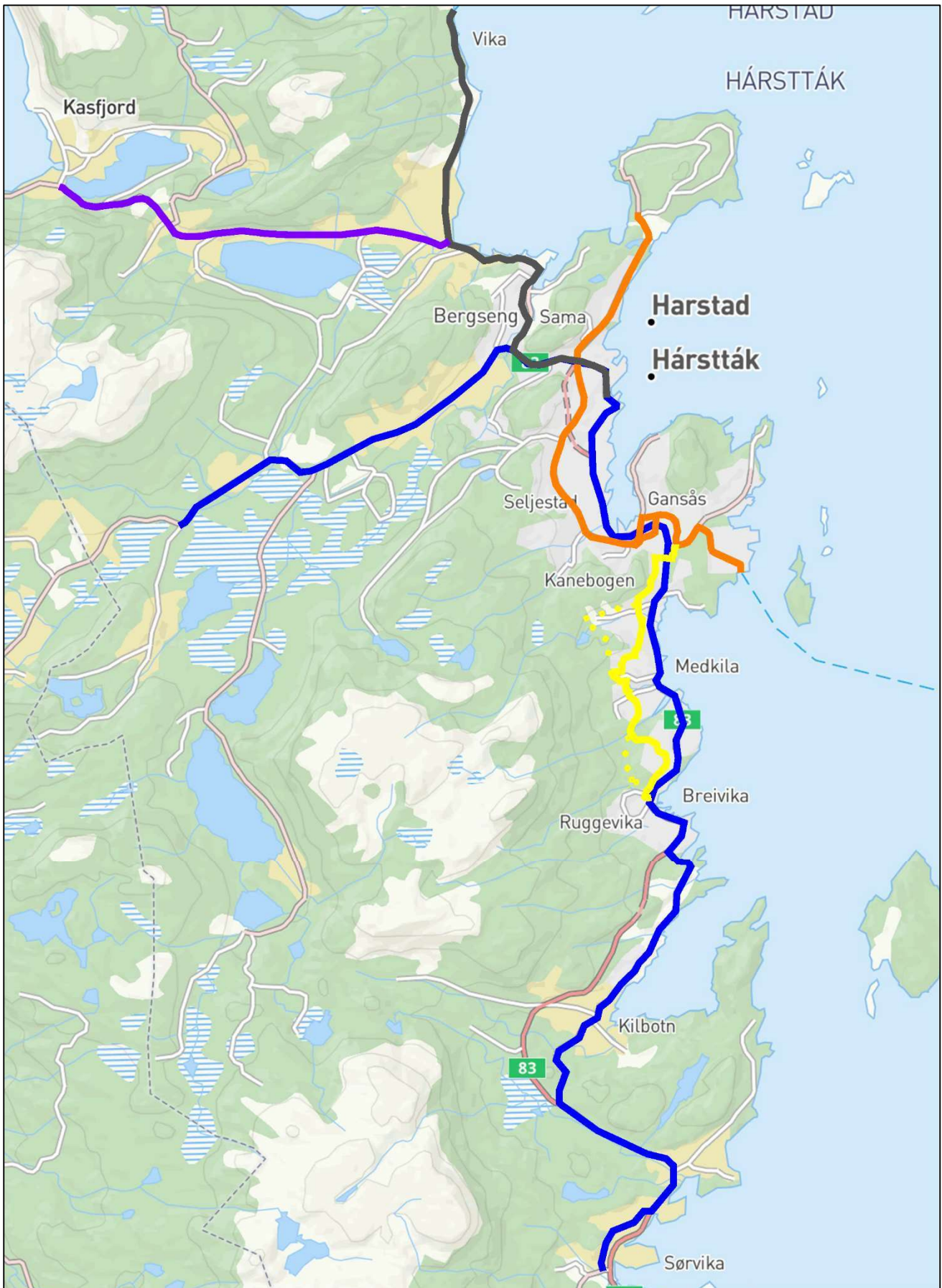
Tiltakene i tabellen under er prioritert ut fra framdrift i Harstadpakken per desember 2023. Alle rutene kan sykles på i dag, men det som er prioritert her er de strekningene som ikke er trygge og sikre nok å sykle på i dag.

De tiltakene som allerede er igangsatt og iverksatt er ikke prioritert her. Tiltakene er prioritert ut fra trafikksikkerhet, nåværende standard og for å få et sammenhengende nett.

Det er budsjettert med 17 mill. per kilometer sykkelveg med fortau og 15 mill. per kilometer gang- og sykkelveg. Tallene er generelle erfaringstall og ikke tatt utgangspunkt i de stedlige forholdene. Kostnadene er beregnet i 2023 kroner.

Prioritering	Rute	Tiltak	Ansvar	Kostnad
1	11. C Blomjoten - Kilamyra	Gang- og sykkelveg 5,0 km	Harstadpakken	75 mill.
2	11.i Åsegarden- Tennvassåsen	Sykkelveg med fortau 2,8 km	Troms fylke	48 mill.
3	15 B Møkkelandsvannet -Høgda	Gang- og sykkelveg 3,7 km	Troms fylke	63 mill.
SUM				186 mill.





Figur 5.12. Oversiktskart over ruter i hovednett for sykkel i Harstad. De forskjellige rutene er oppdelt etter farge.



5.7.3 Lokalt nett sykkel

Lokalt sykkelnett er et svært viktig, og ønskes som et supplement for hovednettet. Viktige skoleveger er en del av hovednettet, og det lokale nettet skal påkobles hovednettet for å sikre trygg og effektiv ferdsel. Disse områder/strekninger må ivaretas ved reguleringsplanlegging for utbygging i de respektive områder slik at alle områder har et tilbud om god forbindelse mot hovednettet for sykkel.

Det er ikke utarbeidet en komplett oversikt over lokalt nett for sykkel, men nedenfor er viktige strekninger listet opp (uthevet skrift håndteres gjennom Harstadpakken):

1. Generelle hovedveger og samleveger i bolig (bosted), og næringsområder (arbeidssted)
2. **Steinveien nord, forbindelse mot hovedsykkelrute i nord v/Kongsveien samt forbindelse med hovedsykkelrute mot Kanebogen senter**
3. Grønnebakkan, forbindelse til Steinveien nord og videre inn i hovedsykkelnett
4. Stangnesveien, øst for Valanveien – Forbindelse fra boligområde og Stangnes VGS
5. **Gamle Stangnesvei – Forbindelse mellom Rødbergveien og Stangnes VGS, via boligområde**
6. **Gangsåsveien – Forbindelse fra boligområde til Rødbergveien**
7. **Mercurveien – Forbindelse fra bolig/næringsområde til Rødbergveien samt Kongsveien**
8. **Landsåsveien, forbindelse fra Dalsletta til hovedsykkelrute 12 i Harstadbotn (både retning sør og nord)**
9. **Novkollen og Fagerliveien – Forbindelse fra Dalsletta og Utsikten mot hovedsykkelrute i St.Olavsgate**
10. Seljestadveien – Forbindelse nord/sør mellom Harstadbotn og sentrum
11. Gamle Kirkevei – Forbindelse mellom St.Olavsgate og Seljestadveien
12. **Skarveien – Forbindelse mellom Folkeparken og St. Olavsgate**
13. **Bjørnebåsen/Skogveien – Forbindelse mellom Folkeparken og Sama**
14. **Samasjøveien, Tordenskjoldsgate, Havnegata – Forbindelse mellom Hagebyveien og sentrum.**
15. **Stalheimveien/Gamle Ridevei – Forbindelse fra boligområder til hovedsykkelrute videre nordover og sørover**



5.8 Kollektivtrafikk

Harstad kommune består som nevnt av lange strekninger i tillegg til et øyrike. Kollektivtilbudet består med dette av både buss og båt. Troms og Finnmark fylkeskommune er ansvarlig for kollektivtrafikken i fylket og kommunen. Vegeier har ansvar for framkommelighet, knutepunkt og holdeplasser på eget vegnett.

5.8.1 Båt

Båt brukes som en del av kollektivtilbudet for å dekke øyriket, i tillegg til transport til omkringliggende kommuner. Figur 5.13. viser linjenettet for det lokale ferge- og hurtigbåtnettet fra Harstad, markert i blått. Disse rutene driftes av Troms fylkestrafikk. Nettet består av totalt 4 linjer, henholdsvis Stornes-Bjørnerå, Stangnes-Sørrolnes, Harstad-Bjarkøystedene og Skrolsvik og Harstad-Finnsnes-Tromsø. Bjarkøystedene inkluderer Kjøtta, Lundenes, Sandsøy, Bjarkøy og Krøttøy. Harstad-Finnsnes-Tromsø inkluderer også Brøstadbotn og Engenes.

Det er her tatt med ruter som ikke er innenfor Harstad kommune, henholdsvis Sørrolnes, Skrolsvik og Tromsø-ruten, ettersom disse rutene brukes aktivt av innbyggere i Harstad kommune for blant annet pending til/fra jobb og skole, sykehustransport osv. Med dette er disse rutene også en viktig del av kollektivnettet for Harstad.

Fergenettet mellom Harstad, Grytøya (Bjørnerå) og Ibestad (Sørrolnes) har hyppige avganger som gjør at det er mulig å benytte seg av tilbudet uten å legge opp dagen etter avganger og adkomst med båt. Hurtigbåtnettet mellom Harstad og Bjarkøystedene har noe mer begrenset hyppighet i avganger, og går fra Harstad 2-3 ganger daglig. Dette tilbudet vil også være avhengig av behov og etterspørsel.



Figur 5.13. Rutenett for lokal båt. Kilde: Troms fylkestrafikk.

5.8.2 Buss

Figur 5.14 5.14 nedenfor viser bylinjekart over Harstad. Bylinjerutene omfatter 6 forskjellige ruter som dekker områdene mellom sentrum, Trondenes, Kilbotn og sama mot Borkenes/Trastad. I tillegg til byrutene, er der et distriktsnett som dekker øyriket; Grytøy, Bjarkøy, Sandsøy, gjennom rutene 240, 244 og 245.

Distriktsnettet dekker også Sørvika, samt nærliggende kommuner som Kvæfjord, Evenes, Tjeldsund og Narvik.

Vi kan av bynettet se at lokale bylinjer dekker bynære områder godt. Det vil allikevel være noe gangvei for mange mellom egen bolig og busstopp. Dette vil feks være gjeldende for boliger i Kanebogen-området, som ofte vil måtte benytte busstopp ved hovedveg. Kapittel 5.3 definerte lokasjoner for boligområder, arbeidsplassetetthet og handelsområder. Sør-Stangnes er definert som et handelsområde med en relativt høy arbeidsplassetetthet. Bylinjekartet nedenfor viser at for dette næringsområdet er det rute 19-Stangnes



fergjekai som er den ruten som tar deg til dette området. Alternative ruter er rute 10 som går gjennom stangnes boligområde. Rute 19 har en avgangshyppighet fra Harstad byterminal på 3 avganger per dag, og 1 i helgene. Dette gjør at det vil være mulig å ta buss inn til næringsområdet i start og slutt av ordinær arbeidsdag, men utgjør liten fleksibilitet utover dette. Sjøkanten er også definert som handelsområde med en noe høy arbeidstetthet. Rute 12 dekker området, og kan ses å ha hyppige ankomster/avganger fra området, ca. 1 per time. Dette gjør at det vil være mulig å besøke området innenfor korte tidsperioder og benytte buss som transportmiddel. Øvrige handelsområder, Kanebogen og Harstad sentrum, som også har en høy arbeidstetthet og boligtetthet dekkes av flere lokale bussruter, og vil dermed se hyppige avganger/ankomster. Dette vil også avhenge av hvor man ønsker å reise fra.

Troms og Finnmark fylkeskommune har i løpet av 2023 gjennomført en undersøkelse for å kartlegge hva som er blitt gjort i Harstad kommune de siste årene for å forbedre kollektivtilbudet, samt redegjøre for dagens status. Det ble også sett på hva Harstad kommune videre kan bidra med for å bedre kollektivtilbudet.

Det vises til at Harstad kommune har ett av de mest moderne busslinjenettene i forhold til byens størrelse. For å øke andelen busspassasjerer må kommunen jobbe systematisk og målrettet.

Liste over konkrete eksempler fra rapporten:

- 1) Lag en plan for et attraktivt og trafiksikkert sentrum, der myke trafikanter er de viktigste.
- 2) Ha et bevisst forhold til hvor mye biltrafikk man ønsker, både ift. utslipp, kø, støy og areal. Sistnevnte er viktig særlig ift. mengde og tilrettelegging parkeringsplasser (bl.a. pris). Kollektivandel (andel reisende med kollektiv, også med sykkel, bil osv.) er en mye brukt indikator.
- 3) Holdningsskapende arbeid: Kommunen bør oppfordre/stimulere bedrifter og offentlige instanser, lag og foreninger til å planlegge/tilrettelegge for miljøvennlige reiser. Sponsing av bussbillett, tilrettelagt sykkelparkering, redusere antall P-plasser m.m.
- 4) Bedrifter (idrettshaller, kommunale bygg, kjøpesentre mm.) kan tilrettelegge med en skjerm/tv strategisk plassert, med sanntidsvisning av bussavganger fra nærmeste holdeplass. Det er veldig enkelt å sette opp ei slik visning, ved hjelp av en nettadresse fra TFFK.
- 5) Utbedre fasiliteter på holdeplasser og start med de som brukes mest. Sykkelparkering, benker, belysning mm. er eksempler på enkle tiltak for å gjøre holdeplasser mer innbydende. Et viktig eksempel her er ved den nye videregående skolen / Equinor
- 6) Kollektivtrafikk bør være et tema i alle reguleringsplaner og områdeplaner. Ta gjerne med andre, f.eks. fylkeskommunen i denne planleggingen.
- 7) Aktiv daglig trafikkstyring/-regulering.

Det vises også til fylkeskommunens rolle og bidrag:

- 1) Fylkeskommunen har ledet arbeidet med omlegging av busstilbudet, både med tanke på linjesystem, rutetilbud, priser og takstsoner m.m.
- 2) Fylkeskommunen kommer til å fortsette å utvikle hele kollektivtilbudet, men vi kommer aldri til å lykkes hvis kommunen ikke tar en aktiv pådriverrolle.
- 3) Det er et ønske å få til flere avganger
- 4) Vi ønsker å bli enda bedre på informasjon ute på de mest brukte holdeplassene
- 5) Vi jobber for å etablere enda mer kundeorienterte billettløsninger og kundeservice. Lavere billettpriser fordrer helt andre finansieringsløsninger på nasjonalt nivå enn det vi har i dag. Unntaket er mer kortvarige kampanjepregede tiltak.



Bussutviklingen i Harstad (bybuss)

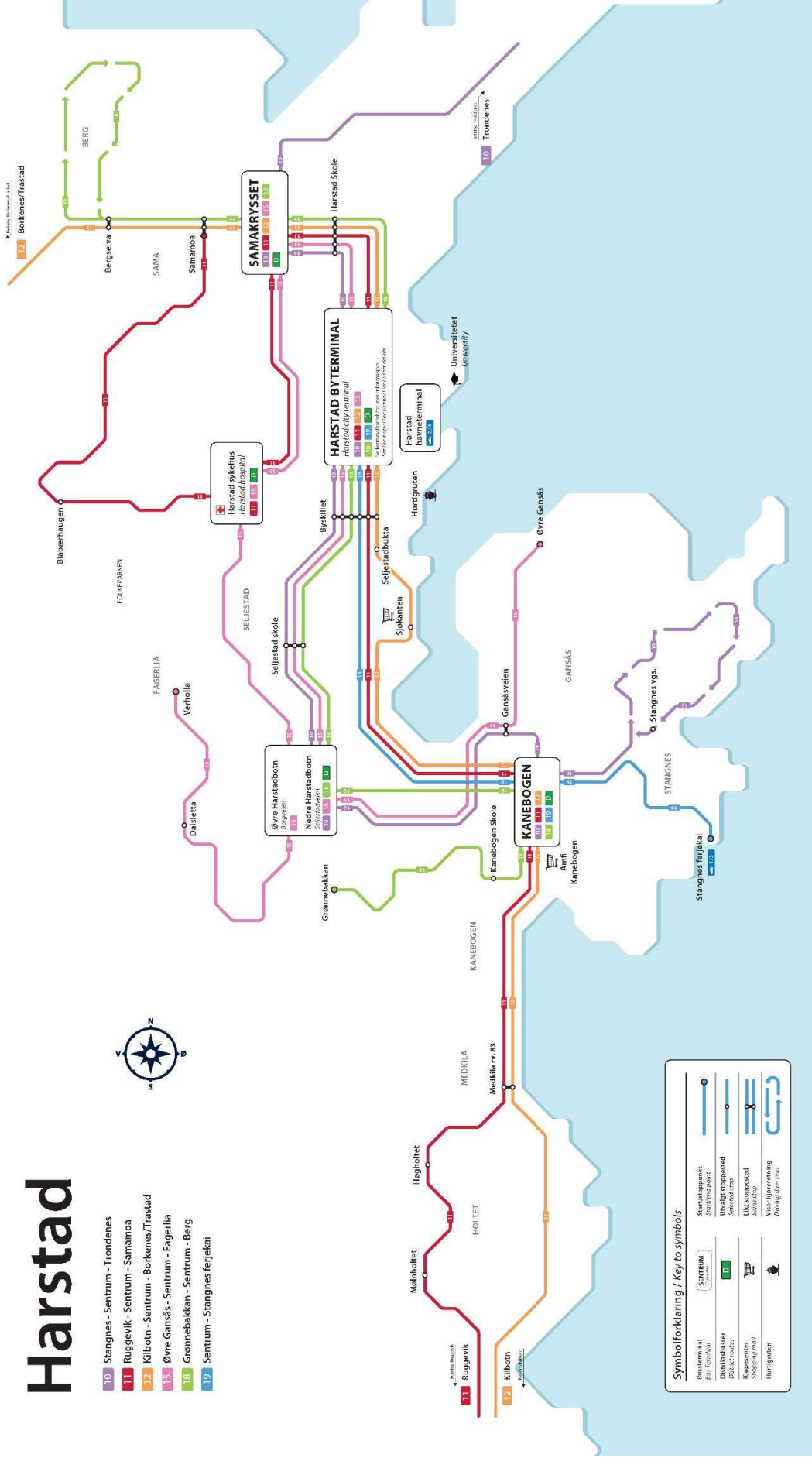
Måned	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Endring 22-23
Jan						56 117	72 850	29,8 %
Feb						52 148	66 800	28,1 %
Mar						62 960	74 364	18,1 %
Apr						51 696	55 088	6,6 %
Mai						60 995	64 880	6,4 %
Jun						56 612	69 797	23,3 %
Jul						36 645	39 461	7,7 %
Aug						53 951	58 819	9,0 %
Sep						67 713	73 755	8,9 %
Okt						67 095	72 101	7,5 %
Nov						70 532	75 000	6,3 %
Des						59 616	63 000	5,7 %
SUM	486 541	594 431	665 263	556 225	656 714	696 080	785 915	12,9 %
Endr fra året før		22,2%	11,9%	-16,4%	18,1%	6,0%	12,9%	prognose 23
Akk fra 2019				-16,4%	-1,3 %	4,6 %	18,1 %	prognose 23
Akk fra 2017		22,2%	36,7%	14,3%	35,0%	43,1%	61,5%	



KOMMUNEDELPLAN FOR MOBILITET OG KOMMUNIKASJON

Harstad

- 10 Stangnes - Sentrum - Trondenes
- 11 Ruggvik - Sentrum - Samamoa
- 12 Kilbotn - Sentrum - Borkenes/Trøstad
- 15 Øvre Gansås - Sentrum - Fagerlia
- 18 Grønebakkåen - Sentrum - Berg
- 19 Sentrum - Stangnes ferjekai



Figur 5.14 - Bylinjekart Harstad. Kilde: Troms fylkestrafikk

5.9 Parkering

Harstad parkeringskontor er en egen avdeling som ligger i Rådmannens linjeorganisasjon i kommunen innenfor enheten Drift- og utbyggingstjenesten.

Myndighetsområdet til Harstad parkering er knyttet til planlegging, skilting og håndheving av kommunale parkeringsplasser i parkeringshus, på avgiftsplasser og på enerettsområdet for kommunen; det vil si langs offentlig vegareal.

Parkeringskontoret er en viktig part i trafiksikkerhetsarbeidet i kommunen, og i planleggingen av gatebruk og fysisk utforming av gatemiljøet i Harstad.

5.9.1 Dagens offentlige parkeringstilbud

Per september 2023 tilbyr Harstad kommune en kombinasjon av allment tilgjengelige parkeringsplasser mot betaling på gategrunn, på åpne plasser og i parkeringshus i sentrum.

Tilsammen tilbys ca. 429 plasser på gategrunn og ca. 417 plasser i parkeringshus. Perioden med parkeringsavgift for parkeringsplassene på gategrunn i sentrum er per september 2023 fra kl. 08-17 på hverdager, og fra kl. 08-15 på lørdager.

5.9.2 Elbil og lademuligheter

Per september 2022 var det 1799 el-personbiler i Harstad. Dette tallet lå på 130 i 2015, og det har dermed vært en økning på 1 283 % for disse 7 årene. Andelen elbiler av nyregistrerte personbiler i 2022 var i Harstad på 88 %. I Harstad kommune er det per november 2023

Vi ser med dette en kraftig økning i etterspørselen etter nye elbiler i Norge, og i Harstad. Det forventes at det vil fortsette å øke noe i fremtiden også. Dette grunnet gunstige statlige insentiver for bruk av elbil og fordi markedet tilbyr stadig flere, og bedre, elbiler. Lokalt vil insentiver merked med blant annet bruk av halv pris ved bompasseringer.

5.10 Vegnett

Harstad kommune har ca 220 km kommunale veger hvor ca 180 km har fast dekke. Det er økte økt drifts- og vedlikeholdsbehov på grunn av økt mengde kommunale veger, samt behov for å gjennomføre mer trafiksikker drift av vegene. Det er også stor slitasje særlig på dekkene, som medfører et løpende behov for fornying/vedlikehold. Det er også et etterslep fra tidligere år.

Det ble i perioden vært bevilget 5-12 mill. kr årlig til et asfaltprogram for de kommunale vegene. Målet har vært å redusere etterslepet på dekkevedlikeholdet. Det er fortsatt et vesentlig etterslep i vedlikeholdet for de kommunale vegene.

Andelen lavstandardveger er i perioden redusert fra 50 % til ca 43 %. Det er altså viktig å fortsette innsatsen gjennom et årlig asfaltprogram.

5.11 Hjertesone

På slutten av 2023 ble kommunens første hjertesone etablert ved Hagebyen skole.

Tiltak besto av 4 deler:

- Nyetablering av gatelys i Nordmarkvegen.
- Oppsett av 6 hjertesoneskilt.
- Skilting av 2 droppsoner.
- Arrangering av refleksdagen med utdeling refleksvester og hjertesone-«slapwraps».



6 Ønsket utvikling, muligheter og metoder

6.1 Gange

Vi har en overordnet målsetning om at det skal være trivelig og gå, sykle og oppholde seg i sentrum. For å ivareta dette har vi også strategier og krav fastsatt i blant annet sentrumsplan og kommuneplan. Her settes det blant annet krav om tilretteleggelse for Stien langs sjøen ved alle tiltak som berører traseen.

En økt andel gående i samfunnet gir store helsegevinster og vil være et viktig arbeid i forhold til folkehelse. Ved utarbeidelse av infrastruktur og trafikale prosjekter og uteoppholdsarealer, eller større rehabiliteringsprosesser, er det viktig å tilrettelegge for sosiale møteplasser, grøntstrukturer og tilrettelegging for myke trafikanter.

6.2 Sykkel

Både hovednettet og det lokale nettet for sykkel er allerede under utbygging, og vi er i ferd med å få et tilfredsstillende sykkelnett som sikrer trygg og effektiv ferdsel i store deler av Harstad kommune. Oversikten over allerede etablerte ruter i kapittel 5.7 en beskrivelse av hvilke ruter som ennå ønskes utbygd, og handlingsdelen til denne planen har satt en prioritert rekkefølge for hvordan dette er tenkt oppnådd.

Sykelnettene, drift og vedlikehold, og videre utbygging av tilbudet vil være viktig for at Harstad kommune skal nå målsetninger om at flere skal benytte sykkel som transportmiddel for daglige gjøremål.

6.2.1 Vintersykelby

En god kvalitet på drift og vedlikehold av sykkelnettet er viktig, særlig på vinterstid. Harstad kommune drifter og vedlikeholder det lokale sykkelnettet. Harstad kan i perioder oppleve store snøfall på vinterstid, og det kan være et problem at brøytesnø fra bilveg kastes opp på sykkelveg og sperrer for syklistene.

Harstad kommune ønsker å vektlegge byen som vintersykelby. Med dette må det også legges vekt på fremkommelighet, holde sykkelvegene åpne på vinterstid, og legge tilrette for god og trygg sykkelparkering.

Det anses som hensiktsmessig å etablere vinterdriftsklasse GsB for det lokale sykkelnettet som det er vist til i avsnitt **Feil! Fant ikke referanse kilden..** Statens Vegvesens håndbok R610 Standard for drift og vedlikehold av riksveger setter standard og krav for hvordan klasse GsB skal driftes. For å kunne etablere drift i tråd med GsB, og dermed målsetningen om vintersykelby, settes det en overordnet strategi i denne planen. Det vises til eget kapittel om strategi.

6.3 Kollektivtrafikk

6.3.1 Båt

Delkapittel ikke ferdigstilt

6.3.2 Buss

Delkapittel ikke ferdigstilt



6.4 Parkering

Parkeringstilbudet i Harstad skal tilfredsstillende en rekke statlige krav som er beskrevet i gjeldende forskrift for vilkårparkering. Forskriften stiller blant annet krav om tilrettelegging for et tilstrekkelig antall reserverte parkeringsplasser for forflytningshemmede, at det skal tilbys ulike betalingsløsninger og at det skal tilbys et tilstrekkelig antall ladeplasser for ladbare kjøretøy.

Behovet for parkering er i stadig endring, blant annet etter hvert som service- og handelstilbudet i sentrum utvikler seg og endrer seg. Det er derfor viktig med jevnlig systematiske registreringer for å avdekke om parkeringstilbudet står i forhold til etterspørselen, og om det er behov for tilpasninger.

Parkeringsstrategien skal sikre aksept for at det kan gjøres mindre justeringer i prisnivået og eventuelt i tidsbegrensning av parkeringstilbudet etter politisk orientering, uten at hele parkeringsstrategien må endres.

6.4.1 Prioritering av brukergrupper

Besøkende til sentrum og forflytningshemmende skal prioriteres høyere enn arbeidsreisende i sentrumsgatene med tanke på tilretteleggingen av parkeringstilbudet. Besøkende er her å anse som både de som er i sentrum for å handle, og de som er i sentrum for å dekke servicebehov og lignende.

Å sikre et godt parkeringstilbud for handlende og korttidsbesøkende, er et viktig virkemiddel for å sikre konkurranseforholdet mellom handels- og servicetilbudet i sentrum og tilbudet i kjøpesenterområder utenfor sentrum der parkering er gratis og lett tilgjengelig.

For mange av dem som jobber i sentrum, vil bruk av kollektivtrafikk, gåing eller sykling være alternativer til å kjøre. Ansatte i sentrum som av ulike grunner må kjøre bil, og ikke har parkering på egen grunn i tilknytning til arbeidsplassen bør enten inngå en leieavtale om parkeringsplass, parkere i parkeringshus, eller parkere på tilrettelagte plasser lenger unna sentrum fremfor å bruke gateparkeringsplassene.

Det er ønskelig at brukere av sentrumsparkeringene velger å parkere i parkeringshus fremfor gateparkering.

For at sentrum skal fungere godt for både næringsdrivende, kunder og trafikanter, er det viktig at det sikres et velfungerende system for varelevering. Lastebiler må ha mulighet til å stoppe for av- og pålessing av varer på en hensiktsmessig måte, som samtidig ikke går ut over trafikkikkerhet og framkommelighet. Erfaringsmessig kan mangelfulle ordninger for varelevering medføre at lastebiler blir stående i vegbanen eller på fortausarealer, samt at næringslivet får en mindre forutsigbar logistikk situasjon.

Prioritering av brukergrupper i sentrum:

- Besøkende til sentrum, forflytningshemmede og varelevering
- Arbeidstakere

6.4.2

Delkapittel ikke ferdigstilt

6.4.3 Bruk av elbilladere

Det skal tilrettelegges for bruk av ladbare biler i Harstad kommune, i tråd med overordnede føringer for klima og miljø. En forbedret tilgang på ladeinfrastruktur i kommunen vil være et insentiv til økt bruk av ladbare biler.



Parkeringsforskriften, med ikrafttredelsesdato 01.01.2017, setter krav til lademuligheter på parkeringsplasser. Det settes her krav om lademulighet på et tilstrekkelig antall parkeringsplasser, slik at det i alminnelighet til enhver tid er en ledig plass med lademulighet. Det vil allikevel ikke være plikt om å tilby lademulighet på mer enn seks prosent av det totale antallet plasser. Grunnlovens § 97 bestemmer at ingen lov må gis tilbakevirkende kraft. I likhet med lover kan ikke forskrifter gis tilbakevirkende kraft. Bestemmelsene satt i parkeringsforskriften vil dermed være gjeldende for nye parkeringsplasser.

Varmgang og brann i elbilbatterier har et annet forløp enn brann i bensin- eller dieselmotorer. Brann i elbil vil ha en mye større røykutvikling som vil pågå over lengre tid enn en vanlig bilbrann. Elbiler brenner ikke oftere enn andre biler, og utgjør ikke en større brannfare, men det er økt risiko for varmgang under lading. Ladestasjoner bør derfor plasseres utendørs eller i anlegg med tilstrekkelig ventilasjon.

Det er ønskelig å etablere et tilstrekkelig antall lademuligheter for å dekke det økte behovet, for blant annet tilreisende ved jobb og turisme. Plassering av elbilladere vil kunne være et styrende moment for å tilgjengeliggjøre byen for tilreisende, samt at man kan styre hvor tilreisende parkerer ved besøk. Av denne grunn vil det settes strategiske grep ved bruk av ladepunkter for å senke andelen overflateparkering. Med dette vil det være mulig å plassere elbilladere i tilknytning til parkeringshus eller i åpne anlegg med god ventilasjon, samt ikke etablere ladepunkter på enkelte overflateparkeringer.

6.4.4 Kartlegging av bruk av avgiftsparkeringsplasser i sentrum

Kartlegging av bruken av avgiftsparkeringsplassene i sentrum. Kartleggingen bør gjøres i en måned og uke hvor trafikken og handelsaktiviteten ligger nært opp til årsgjennomsnittet. Ved å gjennomføre slike tellinger jevnlig (helst årlig eller annet hvert år), kan det sikres et godt bilde av hvordan forholdet mellom tilbud og etterspørsel etter parkering utvikler seg over tid. Tellingene må avdekke bruken av parkeringsplasser i sentrum gjennom dagen, slik at variasjonene i etterspørsel kommer tydelig frem, skilt på både ulike delområder i sentrum og ut fra tidspunkt på dagen.

Erfaringsmessig vil et parkeringsbelegg på 85 % eller mer over en periode på 4 timer per dag tilsi at etterspørselen etter parkering i et område er for høy. Tilsvarende vil et belegg på 95 % i en enkelttime tyde på for høy etterspørsel. Når belegget er så høyt som 85 % over tid eller 95 % i enkelttimer, vil det kunne være vanskelig å benytte gjenværende kapasitet, og omfanget av letekjøring for å finne ledig parkering kan øke.

Dersom parkeringsbelegget ligger på 50 % eller lavere over tid, antyder dette at etterspørselen er såpass lav at det bør vurderes endringer.

6.5 Holdinger og bilkjøring

Kartleggingen over holdninger og bilkjøring i kapittel 5.4 viser at vi i Harstad kommune har et potensiale for å påvirke valg av transportmiddel, særlig når det kommer til bruk av personbil. Et område som ble trukket frem i kapittelet var andelen bilpassasjerer vs bilførere. Kapittel 5.5 viste at en av de store postene for CO₂-ekvivalenter i Harstad kommune var personbil. Dette viser at det kan være et potensiale for å påvirke holdningene knyttet til bruken av personbil, og at dette vil utgjøre en stor forskjell for Harstad som kommune for å nå sitt klimamål innen 2030.

Med bakgrunn i dette er det ønskelig gjennom denne planen å sette opp en holdingsrettet strategi for å øke andelen bilpassasjerer og med dette senke andelen turer med personbil. Dersom man klarer å øke andelen samkjøring i samfunnet, vil man kunne trekke antall turer med personbil. Dette vil særlig være i forbindelse med transport til og fra arbeidssted hvor kolleger i samme boligområde kan samkjøre, men også i forbindelse med for eksempel aktiviteter og idrett for barn og unge, skole eller sosiale arrangementer.

6.6 Trafikksikkerhet



6.6.1 Trafikksikker kommune – tiltaksplan

Innenfor «Trafikksikker kommune»-konseptet ligger noen føringer og satsningsområder som Harstad kommune ønsker å jobbe med for å kontinuerlig ha et fokus på trafikksikkerhet.

Det er nedenfor listet opp en rekke kriterier og tiltak for ulike instanser Harstad kommune. Disse kriteriene har tidligere vært satt som områder som skal oppfylles i forbindelse med Harstad kommunes arbeid for å bli godkjent som en trafikksikker kommune. Kriteriene vil her videreføres i ny form for å belyse en del fokusområder og satsningsområder som skal jobbes med for at Harstad kommune skal fortsette å beholde sin godkjenning som trafikksikker kommune.

Kriterier for kommunens ledelse

- Kommunen har forankret ansvaret for trafikksikkerhetsarbeidet hos ordfører og rådmann. Delansvar kan ligge hos den enkelte etatsleder.
- Kommunen har et utvalg med ansvar for trafikksikkerhet.
- Kommunen har innarbeidet trafikksikkerhet i HMS/internkontrollsystemet som inneholder regler for reiser og transport i kommunens regi, og ved kjøp av transporttjenester.
- Trafikksikkerhet er et årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU).
- Kommunen har oppdatert oversikt over trafikkulykker og trafikkuhell (materiellskader) i kommunen.
- Trafikksikkerhet er en del av kommunens folkehelsearbeid.
- Kommunen har en trafikksikkerhetsplan. Denne planen kan være en del av kommunedelplan for kommunikasjon og mobilitet. Planen har rullerings- og rapporteringsrutiner. Planen ivaretar både trafikantrammede og fysiske tiltak.
- Kommunen har et godt system for å behandle søknader om skyss pga. særlig farlig skolevei.
- Kommunen har oppfylt kriteriene for den enkelte sektor.

Kriterier for barnehagene

- Trafikksikkerhet i barnehagen

- Barnehagens trafikkopplæring skal være integrert som en del av omsorgs- og opplæringsarbeidet og nedfelt i barnehagens årsplan.
- Barnehagen stiller krav til busselskap og drosjer om belter og trafikksikker atferd ved kjøp av transporttjenester.
- Barnehagens ansatte kjenner rutiner for håndtering av uforutsette faresituasjoner og hendelser på turer.
- Barnehagen har utarbeidet rutiner for å ivareta sikkerheten på turer til fots, med bil eller kollektivtransport.

- Trafikkopplæring i barnehagen

- Barna lærer trafikkregler for fotgjengere.
- Barna lærer om bruk av sansene sine i trafikken.
- Barna lærer om bruk av bilbelte, sykkelhjelm og refleks.

- Samarbeid mellom barnehage og hjem

- Barnehagen har rutiner for å ivareta barnas sikkerhet ved barnehagens parkeringsplass og port. Disse gjennomgås årlig med foreldre og ansatte.
- Barnehagen påvirker foreldrene til å sikre barna på vei til og fra barnehagen.
- Trafikksikkerhet og trafikkopplæring er et årlig tema på foreldremøter.



Kriterier for skolen

- Trafikksikkerhet i skolen generelt

- Skolen gir, i samarbeid med FAU, anbefalinger til foresatte om sykling til skolen.
- Skolen har utarbeidet rutiner for å ivareta sikkerheten på turer til fots, på sykkel, i bil og med kollektivtransport i skolens regi.
- Skolen har gode rutiner for at planene blir fulgt av de ansatte.
- Skolen har bilfri skolegård.

- Trafikkopplæring i skolen

- Skolen har integrert trafikkopplæring i lokal læreplan/ årsplan i tråd med Kunnskapsløftets kompetansemål.

- Samarbeid mellom skole og hjem

- Skolens læreplan for trafikk er årlig tema på foreldremøte.
- Foreldre blir involvert i skolens trafikksikkerhetsarbeid for eksempel gjennom Foreldrenes arbeidsutvalg (FAU).

Kriterier for Kommunelegen

- Kommunelegen er kjent med kommunens trafikksikkerhetsarbeid.
- Kommunelegen medvirker til at kommunes fastleger har tilstrekkelig kjennskap til vegtrafikklovens § 34 og hvordan denne kan anvendes for å redusere risiko for trafikkulykker.

Kriterier for helsestasjonene

- Helsestasjonene og skolehelsetjenestene har utarbeidet dokumentasjon for når og hvordan trafikksikkerhet integreres i møte med foreldre og barn.

Kriterier for teknisk avdeling

- Kommunen har utarbeidet prioriteringsliste for fysiske trafikksikkerhetstiltak på kommunal vei.
- Kommunen har utarbeidet prioriteringsliste for trafikksikkerhetstiltak på fylkes- og riksvei.
- Kommunen har rutiner for å søke fylkeskommunale midler til fysiske trafikksikkerhetstiltak.
- Kommunen har rutiner for rydding av snø og vegetasjon på skoleveier.
- Kommunen har rutiner for å kvalitetssikre trafikksikkerheten i forbindelse med anleggsvirksomhet i kommunen.
- Kommunen har utarbeidet rutiner for håndtering av innspill på trafikksikkerhetstiltak fra andre etater, organisasjoner og publikum.

Kriterier for planavdelingen

- Trafikksikkerhet skal vurderes og vektlegges for alle nye byggeområder ved utarbeidelse av kommuneplanens arealdel.
- Trafikksikkerhet skal vurderes og vektlegges ved behandling av reguleringsplaner.

Kriterier for kulturavdelingen

- Kommunen stimulerer frivillige lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for sikker transport innenfor egen virksomhet.

Fokus på kompetanse

Harstad kommune har en intensjon og ønske om å kontinuerlig ha et fokus på ulykkesforebyggende arbeid. Dette arbeidet utløser også et behov for kontinuerlig oppfriskning og informasjon, som sikrer



kompetanseheving på området for kommunens ulike sektorer.

Det anbefales at det arrangeres kurs holdt av Trygg Trafikk om trafiksikkerhet til barnehager, skoler og andre etater i kommunen.

6.6.2 Drift og vedlikehold av veg-, gang-, og sykkelnett

En av hensiktene med vegvedlikehold er å øke trafiksikkerheten. Vedlikehold kan bl.a. innebære fornyelse av vegdekker, oppdatere skilting og vintervedlikehold av veger, fortau, gang- og sykkelveger.

Kommunal drift og vedlikehold skal prioritere trafiksikkerhet og fremkommelighet. Drift- og vedlikehold skal særlig prioriteres innen de områder som berører de myke trafikantene.

Harstad kommune har en egen tjenestebeskrivelse for kommunalt vegvedlikehold, brøyting av kommunale veger og gatelysnettet, som ligger på kommunens egen hjemmeside.

6.7 Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS)

Harstad kommune har i ROS-analyse fra kommunedelplanens arealdel vurdert enkelte veistrekninger samt sett på scenarier ved trafikkulykke/kjøretøvelt, flom, snøskred/sørpeskred og steinskred/-sprang i hele kommunen. I denne analysen er kommunen delt inn i fire deler, vest, nord, sentrum og sør. Hver sone ble analysert med bakgrunn i en liste forhåndsdefinert scenarier, totalt 15 punkter. For vurdering mot mobiltet er det de fire scenariene nevnt over som er aktuelle. Smale veger, veger som ligger i bratt terreng, veger med manglende eller dårlig rekkverk og veger med høy trafikk er vurdert til å være de mest utsatte for ulykker og stenging grunnet andre årsaker. Veger uten omkjøringsmuligheter er ikke nevnt spesielt i ROS-analysen, men for disse vil det være spesielt viktig å implementere avbøtende tiltak før en eventuell stenging inntreffer. Også plan for etablering av midlertidige omkjøringsveger og alterantive løsninger for transport må defineres.

Snøskred/sørpeskred er vurdert til å være aktuelt i bratte parti i hele kommunen, men sone nord og sør er spesielt utsatt. Vegnettet i sone nord består utelukkende av veger uten omkjøringsmulighet og bør derfor være underlagt høyt fokus. Også i sone sør vil det være nødvendig med høyt fokus da hovedinnsfartsåren til Harstad ligger i området. Her er det enkelte muligheter for omkjøring, men ikke mellom Tjeldsundbrua og Nordheim på Rv83.

Risiko for steinskred/-sprang er også vurdert til å være gjeldende i hele kommunen, men for dette scenariet er det sone nord og vest som er spesielt utsatt. Aun med nedkjøring Fv2 nevnes særskilt som risikoområde. Fv2 har heller ikke omkjøringsmuligheter, noe som fordrer høyt fokus. Også øyriket med stedvis svært avgående terreng vil måtte ha fokus.

Flom er vurdert som risikofaktor langs vassdrag i hele kommunen, særlig gjenlagte bekker i sentrumsområder må ha fokus. Spesiell oppmerksomhet bør vies til Bergselva, Ervikelva og Årbogelva med tanke på konsekvenser for mobiltet som følge av flom.

Trafikkulykke/kjøretøvelt er vurdert som risikofaktor for hele kommunen, spesielt Fv2 Elgsnes, Fv 1 Ervik-Møkkland og E-10 Gullberget er nevnt henholdsvis med fokus på bratt terreng, dårlig tilrettelggning for myke trafikkanter og svært bratt terreng, manglende autovern og smal veg. Det bemerkes at de mest traffikerte vegene i kommunen også har flest ulykker.

For hendelser med stenging av veger uten omkjøringsmuligheter bør det planlegges tiltak/retningslinjer for alternativ transport om dette skulle inntreffe. Konsekvensene av kortsiktig vegstenging vil være små, men ved snø-/steinskred som kan være av mer langvarig art vil konsekvensene øke i takt med tiden det tar for å få åpnet vegen.



Transport av farlig gods bør tas med i evalueringen, da spesielt med tanke på Forsvaret og entreprenører som driver bergsprengningsarbeid.



7 Strategier

Innenfor dette kapitlet vil det fremmes en del strategier basert på ønsket utvikling og muligheter i kommunen.

7.1 Sykkel

For å oppnå målsetningene og intensjonene om økt bruk av sykkel i kommunen er det definert og iverksatt et hovednett for sykkel, samt tilknytning til lokale sykkelnett. Etablering av disse sykkelnettene og rutene vil være et strategisk tiltak i seg selv for å fremme bruk av sykkel og folkehelse, men det defineres her strategier med det formål å øke og fremme bruken av det definerte sykkelnettet og øvrige sykkelveger.

7.1.1 Skilting

Skilting av sykkelruter er en forutsetning for å finne lett frem. Hovednett for sykkel skal skiltes slik at en ikke trenger å være kjent for å finne frem. Disse rutene er ofte andre enn en er vant med som bilist. Skilting av sykkeltraseer er like viktig for syklistene som vegvisning er for bilførere. Skiltingen gir også et signal til andre trafikantgrupper om at det er meningen at det skal sykles her. Skiltingen må være synlig og intuitiv for alle.

Det er viktig at vikepliktsskiltene i krysningpunkter mellom veger og gang- og sykkelveger er plassert riktig. Siktrydding er trafiksikkerhetstiltak som vil forebygge kollisjoner og være viktig i krysningpunkter mellom sykkelveg og veg.

7.1.2 Vintersykkelby

Harstad kommune skal vektlegge byen som vintersykkelby. Dette vil gjelde det lokale sykkelnettet som er definert i kapittel **Feil! Fant ikke referanse-kilden..** Det lokale sykkelnettet skal holde vinterdriftsklasse GsB, og driftes og vedlikeholdes i tråd med Statens vegvesens håndbok R610.

Etablering av ny driftsklasse må endres over tid, og vil kreve nye rutiner, budsjett og påvirke brøytekontrakter. Det anses dermed hensiktsmessig å utføre endringen over tid, og en tidshorison på 3 år, inklusiv 2023 anses hensiktsmessig. Det settes dermed gjennom denne planen en strategi om å holde vinterdriftsklasse GdB på det lokale sykkelnettet innen 2025.

7.1.3 Sykkelparkering

For å gjøre valget om å bruke sykkel som transportmiddel enklere, er det viktig at der er gode og trygge sykkelparkeringer tilgjengelig i sentrum, ved alle skoler, arbeidsplasser og knutepunkter. Kommuneplanens arealdel setter krav til etablering av sykkelparkering ved nye tiltak, og definerer et minimumsantall avhengig av typen bebyggelse.

Gode og trygge løsninger vil være preventative i forhold til hærverk og tyveri. Sykler i dag kan ofte ha store verdier. Lukket og låsbar sykkelparkering ved større kommunale arbeidsplasser og offentlige rom vil være et aktuelt tiltak. Tiltak som bevegelsesaktivert belysning vil også kunne virke preventivt. Det er viktig at det øvrig velges gode sykkelstativer som ikke skader sykkelene, og der en kan låse fast rammen i tillegg til minst ett hjul. Det må velges god standard på løsningene.

7.1.4 Belysning

God belysning langs sykkelveger, i underganger og kryss vil gjøre det mer trygt og attraktivt å sykle og gå. God belysning vil også kunne forhindre ulykker mellom ulike grupper trafikanter som bruker de samme arealene.

7.1.5 Hindringer

Sykkelvegnettet skal være effektivt for syklistene slik at sykkelene kan konkurrere med bilen som



transportmiddel. For å oppnå dette er det viktig å velge korteste trase som sykkelveg og fjerne alle hindringer i sykkelbanen. Dette kan være hull og langsgående sprekker som skaper farlige situasjoner for syklister. Sykkelvegene bør ikke være skjult fra annen vei for å sikre tryggheten for den syklende, bl.a. høye hekker.

7.2 Parkering

Parkeringsstrategien for Harstad sentrum skal legge grunnlaget for en mest mulig funksjonell parkeringsordning på kort og lengre sikt. Parkeringsstrategien skal bidra til at parkeringstilbudet i Harstad sentrum oppfyller kommunens vedtatte mål, og at de riktige gruppene av parkerende blir prioritert. Parkeringsstrategien skal ligge som et fundament for de vurderingene som tas i forbindelse med større og mindre endringer i parkeringstilbudet på kort og lang sikt.

Når det gjelder besøkende til sentrum, så må det sikres et tilstrekkelig antall parkeringsplasser som er priset slik at det i prinsippet alltid er mulig å finne ledig parkering.

Strategien ser på bruken av eksisterende parkeringsplasser i sentrum, og peker på grep som kan sikre at disse brukes på en best mulig måte. I denne vurderingen inngår både prissetting av parkeringstilbudet og tidsbegrensning.

7.2.1 Elbil-ladere

Med en økt bruk av elbiler, er det ønskelig å bruke plassering av ladestasjoner som et grep for å oppfordre til senket bruk av overflateparkering.

Forbedret tilgang på ladestasjoner på gateparkering vil kunne motvirke den overordnede strategien om å senke bruk av gate- og overflateparkering, og øke bruk av parkering i parkeringshus. Det er med dette ønskelig å forbedre tilgang på ladeinfrastruktur på parkeringsplasser i og ved parkeringshus, hvor dem kan etableres i åpne godt ventilerte områder. Det anbefales å ikke etablere ladestasjoner for elbil på parkeringsplasser hvor det er et overordnet ønske om å senke bruken eller et fremtidig ønske om endret bruk av grunn.

Det er ønskelig å plassere ladestasjoner i tilknytning til kjøpesentre, butikker, spisesteder o.l. hvor folk oppholder seg i kortere perioder med et annet formål enn å lade bilen. Ladestasjonene bør derfor etableres i offentlige parkeringshus i eller nært sentrum.

Ladestasjonene bør skiltes «Reservert ladende motorvogn» for å hindre at plassene blir brukt til parkering uten lading. Det bør også settes opp informasjonsskilt med betingelser for bruk.

7.2.2 Prissetting

Det anbefales å differensiere prisen mellom parkeringshusene og parkering på gate innenfor sentrumsområdene for å oppfordre til økt bruk av de ledige parkeringsplassene i hus. Lavere pris i parkeringshus enn på gategrunn, i kombinasjon med å parkere så lenge man vil, kan lette presset på plasser på gategrunn.

Bruk av prismekanismen til å regulere etterspørselen etter parkering har vist seg å være effektiv mange steder. Ved å prise de mest brukte parkeringsplassene høyere, og lite brukte parkeringsplasser lavere, kan etterspørselen etter parkering i et område utjevnes.

7.2.3 Makstidsbegrensning

Tidsregulering av parkeringsplasser kan sikre at de mest attraktive plassene brukes til kortere besøk i sentrum, mens de som skal parkere over lengre tid henvises til å bruke parkeringsplasser det er mindre



etterspørsel etter.

Makstidsbegrensning gjelder også ladepunkter, hvor man f.eks. kan sette en begrensning på 3 timer. Man unngår dermed unødig opptak av ladeplasser.

Det er imidlertid kostnadskrevenende å håndheve tidsbegrensning, siden det krever oppfølging av hvert kjøretøy over tid, særlig ved parkering på gategrunn. I tillegg er en ordning med tidsbegrensning mindre kundevennlig, ettersom den ikke gir mulighet for å forlenge oppholdstiden.

7.3

Delkapittel ikke ferdigstilt

7.4

7.5 Samkjøring

Samkjøring med bil vil trekke ned antall turer med personbil, og dermed ha en gunstig effekt på både klima og miljø i kommunen, men også trafiksikkerhet. Dette kan også ha en gunstig effekt i forhold til privatøkonomi.

Det er viktig å fremme en strategi som som ikke tiltrekker seg nye reisende, eller rekrutterer og tiltrekker seg personer som tidligere benyttet seg av kollektivtransport eller gang- og sykkel som transportmiddel.

En strategi for å fremme bruken av samkjøring, må se på Harstad som by og befolkning, og se på virkemidler som kan treffe. Det foreslås å sette ned en liten arbeidsgruppe som kan se på bruk av virkemidler for å fremme samkjøring i kommunen. Dette vil kunne være gjennom bruk av en holdningsundersøkelse for å kartlegge befolkningens holdninger til samkjøring og villighet til å implementere det i hverdagen, og en holdningskampanje for å fremme bruk av samkjøring.

7.6 Opplæring og informasjon

Sykkel:

Det er ikke nok å legge til rette med et sammenhengende, trygt og effektivt sykkelvegnett. Det må også informeres om det tilbudet som finnes.

Eksempel på kampanjer er:

- Sykkelopplæring: ferdighetstrening i barnehage og skole, sykkelgård.
- Sykle til og fra skole/ jobb/fritidsaktiviteter.
- Sykkeldager, arrangement, bruk av media for å fremme sykling
- Prosjekt for å fremme vintersykling
- Sykkeltrimmen
- Bruk av sykkel på arbeidsplasser for transport til/fra møter i byen
- Informasjon om hvor sykkelrutene er tilrettelagt, hvor de går til/fra og hvor det er sykkelparkering og informasjon om hvor langt en kommer fra sentrum på 10, 15, 20 og 30 minutter



8 Litteraturliste

Handlingsplan for hovednett sykkel 2016-2025. Harstad kommune 2016

Harstad sentrum parkeringsstrategi. Rambøll, april 2018.

Plan for sammenhengende hovednett for sykkel i Harstad. Harstad kommune 2016

Strategi for ladestasjoner for elbil i Harstad kommune. Harstad kommune 2016

Trafikksikkerhetsplan 2018-2021. Trygge lokalsamfunn Harstad 2018

Boliganalyse Harstad. Asplan Viak, utgave 4, 18.02.2015

Statens vegvesen, Trafikkulykkesregisteret - Trine

Trafikkanalyser og samfunnsøkonomiske beregninger KVVU-Harstad, Statens Vegvesen Region nord, 15.03.2011

Konseptvalgutredning Harstad, Statens Vegvesen Region nord, februar 2011

Miljø-, klima- og energiplan for Harstad kommune 2018-2021

Klimabudsjett 2022 for Harstad kommune

Miljødirektoratet, Utslipp av klimagasser i kommuner

Troms fylkestrafikk, linjeinformasjon buss



9 Vedlegg

- ROS

