



Hadsel kommune  
Et hav av muligheter



## Kommunedelplan for trafikksikkerhet 2020 – 2030 for Hadsel kommune

Etter plan- og bygningsloven (pbl) § 11-1 tredje avsnitt

*Vedtatt av kommunestyret den 29/9-2016  
Rullert av kommunestyret den 1/3-2018  
Rullert av kommunestyret den 21/3-2019  
Revidert av kommunestyret den 18/6-2021*

# Innhold

Forord.....	4
1 Sammendrag .....	5
2 Bakgrunn for planen og overordnede føringer.....	5
2.1 Bakgrunn .....	5
2.2 Overordnede føringer.....	5
2.2.1 Nasjonale føringer .....	5
2.2.2 Regionale føringer .....	9
2.2.3 Kommunale føringer .....	11
3 Formålet med kommunedelplan for trafikksikkerhet .....	13
3.1 Hovedmål.....	13
3.2 Planens funksjon.....	13
4 Utviklingstrekk .....	13
4.1 Trafikale utfordringer i kommunen .....	13
4.2 Analyse av ulykkene .....	13
5 Resultatvurdering av forrige plan .....	23
5.1 Kort beskrivelse av utviklingen i kommunen i perioden .....	23
5.2 Beskrivelse av hvordan planen har fungert som politisk og administrativt styringsredskap.....	23
5.3 Forhold til andre deler av kommunens planverk .....	24
6 Planprosessen .....	24
6.1 Medvirkning.....	24
7 Vurdering av fremtidige behov.....	25
7.1 Behov for fysiske tiltak.....	25
7.2 Behov for holdningsskapende tiltak .....	28
7.3 Behov for øvrige tiltak .....	28
8 Kommunens politikk innenfor trafikksikkerhetsarbeidet .....	29
8.1 Hovedmål.....	29
8.1.1 Delmål .....	29
9 Organisering og ansvarsfordeling .....	29
10 Handlingsprogram for aktiviteter og anlegg og planlagt gjennomføring .....	30
10.1 Fysiske tiltak – kommunen .....	32
10.2 Fysiske tiltak – kommunen/fylkeskommunen/staten .....	35
10.3 Holdningsskapende tiltak – opplæring i barnehager .....	38
10.4 Holdningsskapende tiltak – opplæring i skoler .....	38
10.5 Skoleskyss.....	38
10.6 Øvrige tiltak.....	39

## Plandata:

Navn på plan:	Kommunedelplan for trafiksikkerhet 2016-2026
Plantype:	Kommunedelplan etter plan- og bygningsloven § 11-1 tredje avsnitt
Tiltakshaver:	1866 - Hadsel kommune
Lovpålagt plan:	Nei
Revisjon av plan i 2016:	
Oppstartsvedtak:	Kommunal planstrategi for perioden 2013-2015 vedtatt av kommunestyret i sak 44/2013 av 13/6-2013
Ettersynsvedtak-planprogram:	Formannskapetets vedtak PS 91/2014 av 4/9-2014
Høringsperiode:	11/9 til 27/10-2014
Vedtak - planprogram:	Formannskapetets vedtak PS 161/2014 av 27/11-2014
Ettersynsvedtak – forslag til plan:	Formannskapetets vedtak PS 153/2015 av 3/12-2015
Høringsperiode:	12/12-2015 til 6/2-2016
Endelig vedtak i kommunestyret:	Den 29/9-2016 i sak 76/2016
Rullering av handlingsprogram i 2018:	
Ettersynsvedtak – forslag til handlingsprogram:	Formannskapetets vedtak 130/17 av 30/11-2017
Høringsperiode:	16/12-2017 til 22/1-2018
Endelig vedtak i kommunestyret:	1/3-2018 i sak 5/18
Rullering av handlingsprogram i 2019:	
Ettersynsvedtak – forslag til handlingsprogram:	Formannskapetets vedtak 124/18 av 22/11-2018
Høringsperiode:	6/12-2018 til 30/1-2019
Endelig vedtak i kommunestyret:	Den 21/3-2019 i sak 5/19
Revisjon av plan samt rullering av handlingsprogram 2021:	
Ettersynsvedtak – forslag til plan:	Formannskapetets vedtak 31/21 av 18/3-2021
Høringsperiode:	10/4-2021 til 25/5-2021
Endelig vedtak i kommunestyret:	18/6-2021, jf. sak 55/21
Organisering pr. 2021	
Styringsgruppe:	Formannskapet som også er kommunens planutvalg
Arbeidsgruppe:	Plan/ utviklingsavdelingen, teknisk sektor og sektor oppvekst
Saksbehandler:	Plan- og utviklingsavdelingen v/ prosjektleder Line Anette Jakobsen
Saksnr.:	21/00239
Adresseinformasjon:	Hadsel kommune, Rådhusgata 5, 8450 Stokmarknes, Tlf.nr.: 76 16 40 00, Epost: postmottak@hadsel.kommune.no
Forsidefoto:	Del av fylkesvei 82 over Børøya.



Markedsgata i Stokmarknes sentrum  
Foto: Hadsel kommune

## Forord

Kommunen har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale veinettet. Som veieier, har kommunen også et spesifikt ansvar for trafiksikkerhetstiltak på kommunale veier. I henhold til folkehelseloven og plan- og bygningsloven har kommunen et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker lokalt. Kommunen har ansvar og virkemidler som kan bidra til økt innsats i det lokale trafiksikkerhetsarbeidet. Vi er store arbeidsgivere og kjøpere av transporttjenester, i tillegg er vi eiere av barnehager og skoler.

Trafiksikkerheten handler om å kunne bevege seg trygt i sitt lokalmiljø, enten man er fotgjenger, syklist eller bilist – barn, ungdom eller voksen.

Trafiksikkerhetsplanen vil danne grunnlaget for videreføring av trafiksikkerhetsarbeidet i Hadsel kommune.

Trafiksikkerhetsarbeid for alle trafikantgrupper er viktige folkehelseiltak. Trafiksikkerhetsplanen har fokus på helseperspektivet som er et satsingsområde for kommunen.

## 1 Sammendrag

Kommunedelplanen for trafikksikkerhet er en videreføring, og oppgradering av forrige plan vedtatt i 2008. Videreføringen går i all hovedsak at vi tar med oss videre prosjekter og tiltak fra tidligere plan. Oppgraderingen går ut på at Hadsel kommune er en trafikksikker kommune, og at kommunen fortsetter å følge opp kriteriene for «Trafikksikker kommune» som Trygg Trafikk har utarbeidet.

Biltrafikken i Hadsel vil øke i årene fremover og det forventes at antall innbyggere også øker, når man legger til grunn middels nasjonal befolkningsvekst.

Den statlige 0-visjonen, en visjon om et transportsystem som ikke fører til tap av liv eller varig skade utfordres derfor ytterligere. Derfor er det viktig at Hadsel er på offensiven for å sikre innbyggerne på en så god måte som mulig mot trafikkskader, noe denne planen bærer preg av. I tillegg må man ha med folkehelseperspektivet i planverket, jfr. planstrategien: Gode veiløsninger for de myke trafikantene har ikke bare med trafikksikkerhet å gjøre, men også folkehelse. Det er viktig å ha gode gang- og sykkelveier som inspirerer til økt fysisk aktivitet og naturopplevelser. I tillegg er det viktig å bevare stier som får folk til å velge å være fotgjenger i stedet for bilist. Likeledes vil planen ha bindinger til kommunedelplan vei, jfr. planstrategien.

## 2 Bakgrunn for planen og overordnede føringer

### 2.1 Bakgrunn

Hadsel kommunes kommunedelplan for trafikksikkerhet ble revidert, og vedtatt 03.03.2011<sup>1</sup>. Planperioden var for 2011-2014, og handlingsprogrammet har siden vært rullert hvert år. Den 27.11.2014 vedtar planutvalget/formannskapet å revidere trafikksikkerhetsplanen<sup>2</sup>.

For å søke om trafikksikkerhetsmidler må kommunen ha en egen kommunedelplan for området. Planen er således ikke lovpålagt, men nødvendig for å få tildelt nevnte midler. Kommunedelplanen skal være tematisk med status som kommunedelplan uten hjemmel til arealdisponering. Der det er nødvendig vil en i planen gi tilrådinger om arealdisponeringer til kommuneplanens arealdel.

Denne kommunedelplan består av to deler:

1. **Den første delen er av beskrivende karakter (kapittel 2-7).** Den består av nødvendig grunnlagsdata for den utførende delen. Her finner man rammeverk, utviklingstrekk og evaluering av forrige plan.
2. **Den andre delen er av utførende karakter (kapittel 8-10).** Den består av politiske føringer, organisering av trafikksikkerhetsarbeidet, og et handlingsprogram i kapittel 10 som rulleres hvert år.

### 2.2 Overordnede føringer

#### 2.2.1 Nasjonale føringer

##### Lovverk og statlige føringer

Kommunen har et stort ansvar for trafikksikkerhetsarbeid både som lokal vegmyndighet og gjennom sitt ansvar for arealplanlegging. Trafikksikkerhet inngår også i kommunens ansvar som skole- og barnehageeier, som transportør, transportkjører og som arbeidsgiver.

<sup>1</sup> <http://www.hadsel.kommune.no/vedtatte-planer.351832.no.html>

<sup>2</sup> Planprogram, sak PS 161/2014 av 27.11.2014. <http://www.hadsel.kommune.no/vedtatte-planer.351832.no.html>

Kommunens ansvar når det gjelder trafikksikkerhetsarbeid er hjemlet i følgende lover og stortingsmeldinger:

#### Vegloven § 20:

Kommunen bærer utgiftene til planlegging, bygging, utbedring og vedlikehold og drift av det kommunale vegnettet.

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

Hovedinnretningen på meldingen er å belyse tverrsektorielle utfordringer og behov i trafikksikkerhetsarbeidet, og bidra til bedre overordnet forankring og økt samordning av den framtidige innsatsen

I stortingsmeldingen presenterer regjeringen seks satsningsområder:

- Forankring av tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid på overordnet nivå
- Bedre utnyttelse av tilsyns- og kontrollinnsatsen gjennom styrket tverretattlig samarbeid
- Mer effektiv formidling, enklere tilgang og bedre utnyttelse av kunnskap fra ulykkes undersøkelser
- Retningslinjer for registrering av vegtrafikkulykker og økt utveksling av skade- og ulykkesdata.

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

#### Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029:

Nasjonale mål og hovedområder for innsats Regjeringen viderefører i Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029 nullvisjonen og legger opp til et nytt ambisiøst etappemål om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, Regjeringen vil i planperioden rette innsatsen mot følgende fem hovedområder:

- Sikre veger
- Risikoatferd i trafikken
- Spesielt utsatte grupper i trafikken
- Teknologi
- Tunge kjøretøy

#### *Barnas transportplan:*

Nasjonal transportplan 2018-2029 inneholder for første gang et eget kapittel om Barnas transportplan. Regjeringen vil:

- Legge til rette for at åtte av ti barn og unge skal velge å gå eller sykle til skolen
- Styrke trafikksikkerheten for barn og unge
- Legge vekt på barn og unges behov i planleggingen og utviklingen av transportsystemet
- At det skal legges vekt på hensynet til barn og unge i lokal og regional planlegging
- Følge opp transportetatene og Avinor når det gjelder hensynet til barn og unge i utviklingen av transportinfrastrukturen
- Styrke kompetansen om trafikksikkerhet i barnehage og skole. I planen presiseres det at barn og unge er dagens og framtidens trafikanter, og dette må det tas hensyn til også i overordnede planer.

#### Folkehelse og trafikksikkerhet:

Trafikkulykker vurderes som et betydelig folkehelseproblem på tross av en markant reduksjon av antallet alvorlige trafikkulykker siden 1970. Det er spesielt for unge mennesker at trafikkulykker utgjør en viktig årsak til tidlig død, helsetap og redusert livskvalitet. Regjeringen vil i tråd med Meld. ST. 19 (2014 2015) Folkehelsemeldingen mestring og muligheter, forsterke det tverrsektorielle samarbeidet for å forebygge ulykker. Det er viktig at kommunen integrerer det ulykkesforebyggende arbeidet generelt, og trafikksikkerhetsarbeidet spesielt i sitt folkehelsearbeid.

*Lov om folkehelsearbeid (folkehelseloven) § 4:*

Kommunen skal fremme befolkningens helse, trivsel, gode sosiale og miljømessige forhold og bidra til å forebygge psykisk og somatisk sykdom, skade eller lidelse, bidra til utjevning av sosiale helseforskjeller og bidra til å beskytte befolkningen mot faktorer som kan ha negativ innvirkning på helsen. Kommunen skal fremme folkehelse innen de oppgaver og med de virkemidler kommunen er tillagt, herunder ved lokal utvikling og planlegging, forvaltning og tjenesteyting. Medvirkning skal skje blant annet gjennom råd, uttalelser, samarbeid og deltakelse i planlegging. Kommunen skal legge til rette for samarbeid med frivillig sektor.

*Lov om kommunale helse- og omsorgstjenester § 3-3 m.m.:*

Kommunen skal ved ytelse av helse- og omsorgstjenester fremme helse og søke å forebygge sykdom, skade og sosiale problemer. Dette skal blant annet skje ved opplysning, råd og veiledning. Helse- og omsorgstjenestene skal bidra i kommunens folkehelsearbeid, herunder til oversikten over helsetilstand og påvirkningsfaktorer etter folkehelseloven § 5. Helse og omsorgstjenesten skal arbeide for at det blir satt i verk velferds- og aktivitetstiltak for barn, eldre og funksjonshemmede og andre som har behov for det.

Opplæringsloven, jf. forskriftenes § 8:

Det at kommunen har ansvar for elevene før de kommer inn på skolens område, kommer tydelig fram i forskrift til opplæringsloven § 8 om ulykkesforsikring av elevene. Her står det at kommunen har ansvaret for å forsikre elevene, og at denne forsikringen også skal omfatte skolevegen.

*§ 8-4. Når og hva forsikringen skal gjelde: Forsikringen skal gi eleven dekning for ulykkeskade som har hendt:*

- *på opplæringsstedet i opplæringsstida*
- *på veg mellom hjem og opplæringssted*
- *under praktisk yrkesopplæring og opplæring i arbeidslivet som er ledd i opplæringen, og på veg mellom hjem og arbeidsplass*
- *under transport, skoleturer, idrettsdager, leirskoler og lignende som skolen er ansvarlig for*
- *under Operasjon dagsverk og andre lignende elevaktiviteter, og mellom hjem og det stedet der aktiviteten skjer.*

*Kunnskapsløftet – læreplaner:*

I Kunnskapsløftet<sup>3</sup> er det fastsatt læringsmål i forhold til trafikkopplæring i grunnskolen. På barnetrinnet finner vi læringsmålene i tilknytning til læreplan for kroppsøving, mens læringsmålene knyttes til naturfag på ungdomstrinnet. De læringsmålene som viser eksplisitt til trafikk, er formulert slik:

- *1.-4. årstrinn i kroppsøving: øve på trygg ferdsel i trafikken og følge trafikkregler*
- *5.-7. årstrinn i kroppsøving: Praktisere trygg bruk av sykkel som fremkomstmiddel.*
- *8.-10. årstrinn i naturfag: Gjøre greie for hvordan trafikksikkerhetsutstyr hindrer og minsker skader ved uhell og ulykker.*

På ungdomstrinnet er det imidlertid flere læringsmål i naturfag som har særlig relevans for trafikkopplæringen, som for eksempel fart og akselerasjon, lys, syn og farger samt bruk av rusmidler osv.

Rammeplan for barnehagene:

Trafikksikkerhet og trafikkopplæring i barnehagen kan nedfelles i barnehagenes rammeplan for innhold og oppgaver<sup>4</sup>: Kapittel 3 Fagområder: "Barnehagen skal gi barn

<sup>3</sup> <http://www.udir.no/Lareplaner/Kunnskapsloftet/>

<sup>4</sup> <http://www.udir.no/Barnehage/Rammeplan/Rammeplan-for-barnehagens-innhold-og-oppgaver/>

grunnleggende kunnskap på sentrale og aktuelle områder". Videre i kapittel 3.6 Nærmiljø og samfunn: "Gjennom arbeid med nærmiljø og samfunn skal barnehagen bidra til at barna blir kjent med og deltar i samfunnet gjennom opplevelser og erfaringer i nærmiljøet».

#### Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021:

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021 er utarbeidet av Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og syv storbykommuner. I tillegg har en rekke øvrige aktører gitt innspill til planen.

Planen bygger på Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029 (NTP) og Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering. Ambisjonsnivå og prioriteringer i tiltaksplanen er i samsvar med Statens vegvesens handlingsprogram 2018-2023 (2029), Strategiplan for polititjeneste på veg 2016-2019, Trygg Trafikks strategi 2018-2025, fylkeskommunenes planer for prioritering innenfor trafikksikkerhetsarbeidet og de syv storbykommunenes trafikksikkerhetsplaner. Formålet med tiltaksplanen er å presentere et omforent og bredt spekter av faglig forankrede tiltak, i tillegg til å styrke samarbeidet mellom de sentrale trafikksikkerhetsaktørene. Tiltakene i tiltaksplanen skal sikre at vi har stø kurs mot etappemålet i NTP om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, hvilket innebærer en reduksjon på om lag 60 prosent sammenliknet med gjennomsnittet for perioden 2012-2015.

#### Plan og bygningsloven § 3-3:

Fremtidens trafikksystem og trafikksikkerhet er nært knyttet til den overordnede arealplanlegging: trafikksikkerhet i vegsystem, gang- og sykkelavstander til viktige aktiviteter, attraktiv kollektivbetjening etc.

*§ 3-3. Kommunens planoppgaver og planleggingsmyndighet: "Kommunal planlegging har til formål å legge til rette for utvikling og samordnet oppgaveløsning i kommunen gjennom forvaltning av arealene og naturressursene i kommunen, og ved å gi grunnlag for gjennomføring av kommunal, regional, statlig og privat virksomhet".*

Kommunestyret selv har ledelsen av den kommunale planleggingen og skal sørge for at plan- og bygningslovgivningen følges i kommunen. Kommunestyret skal vedta kommunal planstrategi, kommuneplan og reguleringsplan. Kommunen organiserer arbeidet med den kommunale planleggingen etter kapittel 10 – 12 og oppretter de utvalg og treffer de tiltak som den finner nødvendig for gjennomføring av planleggingen. Kommunestyret skal sørge for å etablere en særskilt ordning for å ivareta barn og unges interesser i planleggingen. Kommunestyret skal også sikre at kommunen har tilgang til nødvendig kompetanse.

#### Nasjonal sykkel og gå-strategi 2014-2023:

Sykelstrategien<sup>8</sup> har som hovedmål Sykkeltrafikken i Norge skal utgjøre minst 8 prosent av alle reiser i 2023. I tillegg er det satt opp følgende delmål:

- Fremme sykkel som transportform
- Sykkeltrafikken i byer og tettsteder skal minst doubles
- Bedre fremkommelighet og trafikksikkert for syklister.
- 80 prosent av barn og unge skal gå eller sykle til skolen.

Gåstrategien<sup>9</sup> har to hovedmålsettinger: Flere skal gå mer og det skal være attraktivt å gå for alle.

#### Sametingets planveileder:

Sametinget planveileder<sup>10</sup> er en veileder for sikring av naturgrunnlaget for samisk kultur, næringsutøvelse og samfunnsliv ved planlegging etter plan- og bygningsloven. Fysiske trafikksikkerhetstiltak etter plan- og bygningsloven vil således måtte ta utgangspunkt i veilederen.

## 2.2.2 Regionale føringer

### Nordland Fylkeskommune: kilder til livskvalitet – regional folkehelseplan Nordland (2018-2025):

I den regionale folkehelseplanen kommer trafiksikkerhet inn som et forebyggende tiltak. I kapittel 5, Barn og ungdom, presiseres det at barnehager, grunnskoler og videregående skoler har et særlig ansvar for å fremme en helhetlig læring som bidrar til både fysisk, psykisk og sosial helse. Et av tiltakene i planen er å arbeide for at skoler, barnehager og kommuner er trafiksikre.

### Regional transportplan Nordland «Fra kyst til marked» - handlingsprogram 2018 -2021:

Kapittel 4 i handlingsprogrammet i Regional transportplan Nordland påpeker det felles ansvaret vi har for trafiksikkerheten. Det påpekes at både kommunene og fylket har ansvar for trafiksikkerheten på alle sine områder, og for å kunne nå nullvisjonen, må man jobbe tverrfaglig og strukturert.

Delmål:

- Det systematiske og organisatoriske trafiksikkerhetsarbeidet skal styrkes
- Det skal satses mer på opplæring og holdningsskapende arbeid for alle trafikantgrupper
- Det skal etableres flere fysiske anlegg som bedrer trafiksikkerheten

### Handlingsplan for aktiv transport 2013-2016

- Utarbeidelsen av handlingsprogram for Aktiv transport ble vedtatt under fylkestingets behandling av Transportplan Nordland.
- Begrepet aktiv transport er relativt nytt og omfatter alle reiser og transport som uansett skal gjennomføres, gjennomføres for egen kraft gjennom gåing, sykling m.m. Handlingsprogrammet er utarbeidet med utgangspunkt både i nasjonal og regional politikk og føringer samt kunnskapsbaserte data om det fysiske aktivitetsnivået blant både barn og voksne, reisevaner i Nordland, klimautfordringer m.m.

### Regional folkehelseplan Nordland 2018-2025

Planen<sup>13</sup> har flere mål (sitat):

1. *Folkehelsearbeidet i Nordland skal drives langsiktig, målrettet og helhetlig gjennom god politisk, administrativ, planmessig og økonomisk forankring*
2. *Folkehelsearbeidet i Nordland skal forankres og utvikles gjennom bredt og forpliktende samarbeid mellom offentlige, frivillige og private aktører.*
3. *Alle innbyggere i Nordland skal ha trygge attraktive og helsefremmende bo- og nærmiljø*
4. *Nordland skal være inkluderende og likeverdig fylke hvor alle innbyggere kan medvirke og delta på like vilkår.*
5. *Barn og ungdom er rustet til å mestre livets utfordringer*
6. *Alle voksne i Nordland skal føle at de bidrar i samfunnet, utnytter sitt potensial, videreutvikler sine ressurser og opplever mestring.*
7. *alle eldre skal ha mulighet til å ta i bruk sine ressurser, delta i samfunnet, føle trygghet og ha god trivsel.*

Folkehelseloven pålegger kommunen et ansvar for å påvirke til bedre helse, økt aktivitet samt forebygge ulykker. Det presiseres også i loven at dette arbeidet skal være tverrsektorielt.

### Fylkesplan for Nordland 2013-2025

I fylkesplanen<sup>11</sup>, under mål nr. 2 «*Nordland skal ha attraktive og funksjonelle lokalsamfunn og regioner*» fremgår følgende (sitat): «*Et godt kollektivtilbud og god trafiksikkerhet er viktig for å gjøre det trygt, effektivt og forutsigbart å ferdes i fylket. Barn og ungdom må herunder sikres en trygg skoleveg som muliggjør gåing og sykling til og fra skole.*»

Som følge av dette følgende strategi vedtatt (sitat):

- *Legge til rette for gående og syklende og gode kollektivløsninger*

Ved etablering av handelsområder utenfor sentrum er det utformet en regional planbestemmelse som bl.a. stiller krav til at følgende dokumentasjon fremskaffes (sitat):

- *Det skal utarbeides transportanalyser som viser tilgjengelighet for gående og syklende, trafiksikkerhet, kapasitet i vegnettet og miljøvirkninger av økt trafikk.*

I fylkeskommunens arealpolitiske retningslinjer fremgår bl.a. følgende (sitat):

- *Fortetting skal skje med kvalitet. Gjennom arealplanleggingen skal det legges til rett for god funksjonsblanding som fremmer trafiksikkerhet, barn lekemuligheter og stedets karakter.*
- *Det skal egges til rette for gående og syklende gjennom et trafiksikkert og sammenhengende gang- og sykkelveinett.*

### Handlingsplan for trafiksikkerhet

Nordland fylkeskommune har et ansvar for å tilrå og samordne trafiksikkerhetsarbeidet i fylket. Dette arbeidet er delegert til Nordland fylkes trafiksikkerhetsutvalg (NFTU) som utpekes av fylkesrådet, og består av representanter i fylkestinget.

Trafiksikkerhetsutvalget arbeider med utgangspunkt i handlingsplanen<sup>14</sup>.

#### *Beskrivelse av trafiksikkerhetsmidlene*

Nordland fylkeskommune har ansvar for å tilrå og samordne trafiksikkerhetsarbeidet i fylket<sup>15</sup>. Dette arbeidet er delegert til Nordland fylkes trafiksikkerhetsutvalg (NFTU).

#### *Fylkeskommunale trafiksikkerhetsmidler<sup>16</sup>*

Kommuner i Nordland kan søke om midler, primært til fysiske tiltak der barn ferdes. Midlene kan anvendes langs kommunale- eller fylkeskommunale veger, men kan også i spesielle tilfeller nyttes langs riksveger. Det kan også søkes om tilskudd til utarbeidelse av reguleringsplan og/eller byggeplan. Når godkjente planer foreligger, kan det også søkes om tilskudd til bygging/ gjennomføring. Vilkårene for å få tilskudd er at kommunen må ha gyldig trafiksikkerhetsplan for tildelingsåret. Hvis prosjektet avviker fra prioriteringene i planen, må det begrunnes i søknaden. Søknaden bør også vise til kommunens oppfølging av holdningsskapende tiltak. Ved bygging av gang/sykkelveg langs riksveg eller fylkesveg skal det i tillegg til byggeplan vedlegges godkjent reguleringsplan. Denne tilskuddsordningen forventes å kunne disponere 14 millioner kroner årlig. Det kan gis tilskudd på inntil 80 prosent av tiltakets kostnad, maks 3 mill kr per prosjekt. De resterende 20 prosentene må dekkes av kommunen/søkeren. Søknadsfristen er 1.juli.

#### *Midler til holdningsskapende tiltak*

Kommuner, lag, foreninger, skoler, skolenes foreldreutvalg eller enkeltpersoner kan søke om midler til holdningsskapende tiltak som kampanjer, temadager, informasjonsmøter, sykkelprøver eller lignende. Midlene kan ikke brukes til fysiske tiltak. Støttenivået er inntil 100 prosent.

#### *Prosjektmidler til trafiksikkerhetsarbeid*

Hensikten med ordningen er å stimulere til økt engasjement for trafiksikkerhet i kommunene, gjennom prosjektrelatert arbeid. Kommunale etater i Nordland, eventuelt i samarbeid med lokale lag og foreninger kan søke om midler. Følgende tiltak kan støttes: Ikke-fysiske prosjekter som på en god måte fremmer utviklingen av det lokale trafiksikkerhetsarbeidet. Midlene kan kun brukes på prosjekter innenfor det som er definert som nasjonale og fylkeskommunale satsingsområder (ikke-fysiske tiltak). Støtte kan gis til prosjekter som har en tidsramme på inntil 8 måneder. Prosjekter tuftet på tverretattlig samarbeid vil bli prioritert. Det gis ikke støtte til finansiering av fysiske

tiltak, til kjøp av utstyr og programvare eller til oppgaver som tilhører ordinær drift. Følgende prosjekttyper vil bli prioritert.

- *Integrering av trafikkopplæring i grunnskole*
- *Sykkelopplæring på mellomtrinnet*
- *Trafikksikkerhet integrert i internkontroll-forskriften i barnehagen og skolen*
- *Utarbeidelse av reisepolicy i kommunen (trafikksikkerhetspolicy for tjenestereiser)*
- *Aktive skolebarn, kartlegging av barns skoleveg samt tiltak for å stimulere til økt fysisk aktivitet*
- *Tverretattlig involvering i trafikksikkerhetsarbeid*
- *Trygge lokalsamfunn som arbeidsmetode i kommunen*
- *Personlig verneutstyr (hjelme, bilbelte, refleks)*
- *Andre trafikksikkerhetsprosjekter*

Prosjektene som støttes skal bidra til en kvalitetsheving av arbeidet i kommunalt sikkerhetsarbeid, og resultatene av prosjektene bør komme andre kommuner og publikum generelt til gode. Innholdet skal presenteres i en form som er tilpasset sluttbrukere og være utformet slik at det kan ha overføringsverdi til andre kommuner. Det forutsettes at Nordland fylkes trafikksikkerhetsutvalg (NFTU) er styringsgruppe eller er representert i en slik gruppe Nordland fylkes trafikksikkerhetsutvalg avsetter årlig prosjektmidler til dette tilskuddet. Tildeling er avhengig av at det er tilgjengelige midler. Hvis årets budsjett er brukt opp, er det mulig å overføre prosjektsøknaden til neste år.

### 2.2.3 Kommunale føringer

#### Kommuneplanens samfunnsdel<sup>18</sup>

Kommuneplanens samfunnsdel 2007-2017 ble vedtatt av kommunestyret 21.06.2007. Samfunnsdelen består av en rekke mål, fokusområder og retningslinjer som er førende for denne kommunedelplanen.

I samfunnsdelens kapittel 2.1.7 Arealbruk er her satt opp en rekke delmål. I delmål 3 er her satt opp en rekke retningslinjer. Et av dem lyder (sitat):

- Vi skal sikre en infrastruktur med helhetlige trafikksikkerhetstiltak

I kapittel 2.2.6 Kommunal infrastruktur er her listet opp retningslinjer for veger. Tre av disse lyder som følger (sitat):

- *Fremme prioriterte innspill til rullering av Statens veg- og trafikkplan for Nordland*
- *Prioritere tiltak knyttet til økt trafikksikkerhet, redusert miljøbelastning fra vegtrafikk og bedret tilknytning til næringsarealer*
- *Prioritere vedlikehold og fornying av de kommunale veiene.*

#### Kommunedelplanens arealdel<sup>19</sup>

Arealbehovene for fysiske trafikksikkerhetstiltak er i stor grad ivaretatt i kommuneplanens arealdel som ble revidert, og endelig vedtatt i 2014. I de fleste tilfellene stilles det krav om detaljregulering som følge av arealplanen for å få realisert prosjektene. I kommuneplanens arealdel er her vedtatt en rekke føringer og tiltak innenfor område trafikksikkerhet:

- I kapittel 4.4.1 Boliger er gitt en retningslinje (sitat): *Nye boligområder bør tilrettelegges for trygg skolevei, samt gode og trafikksikre avkjørsler.*
- Et av vilkårene for å bygge boligfelt er som følger (sitat): *Ved utarbeidelse av nye reguleringsplaner for boligområder skal forholdet til **gående og syklende** vurderes. Vegnormaler og håndbøker fra Statens vegvesen skal brukes som grunnlag for denne planleggingen.*
- I kapittel 4.9 Viktige ledd i kommunikasjonssystemet er følgende gang- og sykkelveger oppført med krav om detaljregulering:

Områdenr	Område gang- og sykkelveg	Status
GS1	Sortland grense – Gjerstad	Inngår i trafikksikkerhetsplanen (TS-plan). Regulering ikke påbegynt
GS2	Grytting – Skagen kryss	Inngår i TS-plan Regulering ikke påbegynt
GS3	Tømmervik	Inngår i TS-plan. Regulert Nordland fylkeskommune har overtatt prosjektet
GS4	Stokmarknes – Hadsel kirke	Inngår i TS-plan Reguleringsarbeid påbegynt i 2015
GS5	Steilo – Gulstad	Inngår i TS-plan. Reguleringsarbeid påbegynt i 2015
GS6	Melbu – Haug	Inngår i TS-plan. Reguleringsplan vedtatt
GS7	Sandnes	Ferdig
GS8	Børøya	Inngår i TS-plan. Vedtatt i områderegulering for industriområde. Må detaljreguleres
GS9	Fiskebøl	Inngår i TS-plan. Ikke regulert

### Kommunedelplan for trafikksikkerhet 2011-2014<sup>20</sup>

Planen ble vedtatt 03.03.2011. Visjonen var formulert slik (sitat):

- «0-visjonen» - en visjon om et transportsystem som ikke fører til tap av liv eller hardt skadde

Som følge av dette var her definert følgende hovedmål (sitat):

- *All ferdsel skal skje på en trafiksikker og miljøvenning måte*

Planen var delt opp i to hovedområder – holdningsskapende tiltak og fysiske tiltak samt 4 satsningsområder.

### Trafiksikker kommune

Kommunene har flere roller og oppgaver som innebærer at en direkte eller indirekte har mange muligheter til å bedre trafikksikkerhetsarbeidet for sine innbyggere. Kommunens rolle i trafikksikkerhetsarbeidet omfatter:

- Skole/barnehageeier
- Arbeidsgiver
- Transportkjøper
- Ansvarlig for alle beboernes helse, miljø og sikkerhet
- Vei-eier

Trygg Trafikk har utarbeidet et sett av kriterier for kommunen og de ulike etater og hva som må til for å bli en trafiksikker kommune<sup>21</sup>. Kriteriene er utarbeidet med utgangspunkt i de lover og regler som gjelder. Disse er som følger (sitat):

- 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.
- Kommunen har oppdatert oversikt over trafikkulykker og trafikkuhell (materiellskader) i kommunen.
- Kommunen har en trafikksikkerhetsplan som er forankret i fylkets trafikksikkerhetsplan. Planen har rullerings- og rapporteringsrutiner
- Planen ivaretar både holdningsbearbeidende/ trafikantrettede- og fysiske tiltak.
- Kommunen har innarbeidet kriteriene/ sjekklistene for kommunens sektorer (HR, barnehage, skole, kultur, helse og vei)

Videre har Trygg Trafikk utarbeidet en mal for hvordan kommunen kan utarbeide en trafikksikkerhetsplan. I dette ligger det som en forutsetning at trafikksikkerhetsarbeidet forankres i kommunens ledelse (rådmann og ordfører).

## 3 Formålet med kommunedelplan for trafiksikkerhet

### 3.1 Hovedmål

Formålet med planen, slik det fremgår i planprogrammet vedtatt i sak PS 161/2014 av 27-11-2014, er å lage en plan som fremmer følgende hovedmål:

*All ferdsel i Hadsel skal skje på en trafiksikker og miljøvennlig måte*

Hovedmålet er formulert slik at det er i samsvar med overordnede føringer, både på statlig og fylkeskommunalt nivå.

### 3.2 Planens funksjon

Kommunedelplanen har flere viktige funksjoner. Et av formålene med planen er å få et grunnlag for å kunne søke trafiksikkerhetsmidler til finansiering av ulike tiltak. Videre er det viktig at kommunen har et oppdatert planverktøy for å legge til rette for økt trygghet og trafiksikkerhet for alle kommunens innbyggere og besøkende.

Planen skal baseres på statlige, regionale og kommunale føringer. Kunnskapsgrunnlaget med lokale utfordringsbilder, behov og aktivitetstrender skal gi retning for planarbeidet. Planen skal være et politisk dokument, og som følger av dette ert utgangspunkt for kommunedirektørens administrative arbeid innenfor område. Planen vil da også være styrende for kommunens valg i samarbeidet ovenfor andre parter.

## 4 Utviklingstrekk

Ulykker og skader i trafikken påfører selvsagt menneskene som rammes store lidelser. De er også svært kostbare for samfunnet. Ulykkeskostnadene beregnet til ca. 24,2 mrd. kr. Helse- og omsorgstjenestene i kommunene må ta mye av regningen. Det lønner seg derfor å forebygge! I tillegg til de alvorligste trafikkulykkene skjer det også et høyt antall skader på veiene våre som ikke inngår i den offisielle ulykkesstatistikken (fordi de ikke blir rapportert til politiet). Dette gjelder spesielt for eneulykker på sykkel. Fallulykker med fotgjengere regnes ikke som trafikkulykker, og inngår derfor ikke i statistikken.

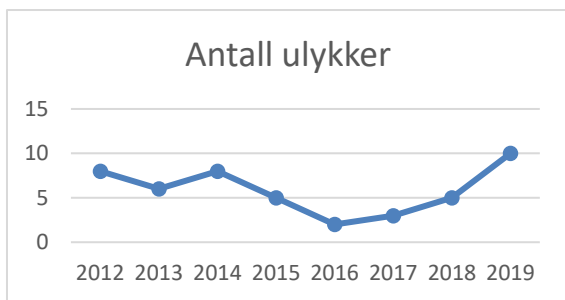
### 4.1 Trafikale utfordringer i kommunen

I Hadsel kommune er det kommunale, fylkeskommunale og private veier. Kommunen er veimyndighet overfor kommunale veier og fylkeskommunen over fylkeskommunale og private veier. Hadsel kommune jobber til enhver tid med trafiksikkerhet, og for å få dette satt i system og få helhetlig oversikt for å kunne planlegge er det utarbeidet trafiksikkerhetsplan.

### 4.2 Analyse av ulykkene

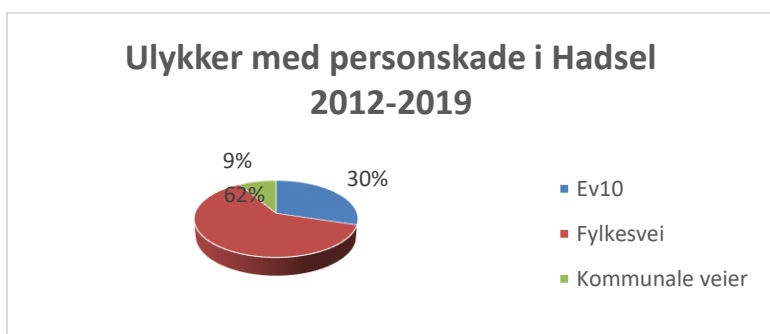
Ulykkesstatistikkene gir ikke et uttømmende bilde av virkeligheten, men en god indikasjon på den. Diagrammet under viser en prosentvis fordeling av ulykker på de ulike veitypene for perioden 2012-2019.

Ulykkesstatistikkene viser at det som regel er flere medvirkende faktorer til at det skjer en ulykke, og at det er flere forhold som påvirker hvor alvorlig konsekvensen av ulykken blir. I Hadsel kommune har vi hatt 47 ulykker med personskade fra 2012-2019, fordelt over år:



De siste årene har det vært en økning i trafikkulykker med personskade i kommunen, likevel er det kun 9 % av trafikkulykkene som har skjedd på kommunal vei. Selv om vi ikke har veimyndighet over fylkesvei og europavei, så er det alvorlig at det skjer ulykker også på disse veiene i kommunen.

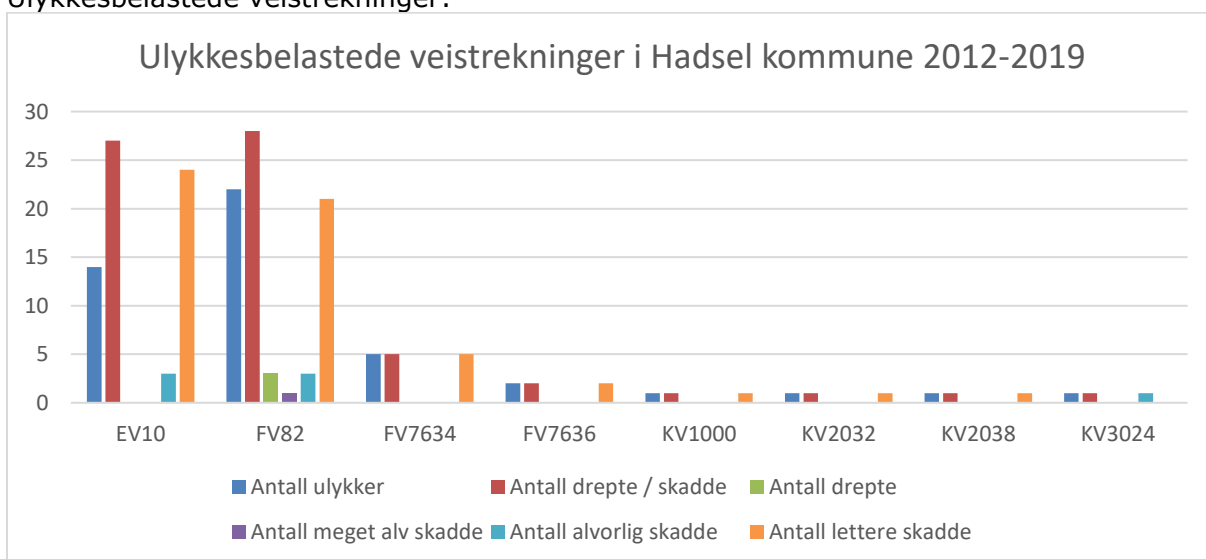
Statistikken gir ingen klare signaler som viser at vi har fått mindre ulykker i Hadsel i overnevnte periode. Hvis vi derimot benytter statistikken på et lengre historisk perspektiv, dvs sammenligner overnevnte periode med 2000-2014 og periode 1990-1999 vil



Kilde Statens vegvesen

Kommunale veier i Hadsel har fartsgrense fra 50 og lavere, mens europavei og fylkesveier har fra 50 og høyere. En indikasjon på hvorfor skadene kan bli større på fylkesvei og europavei enn på kommunale veier.

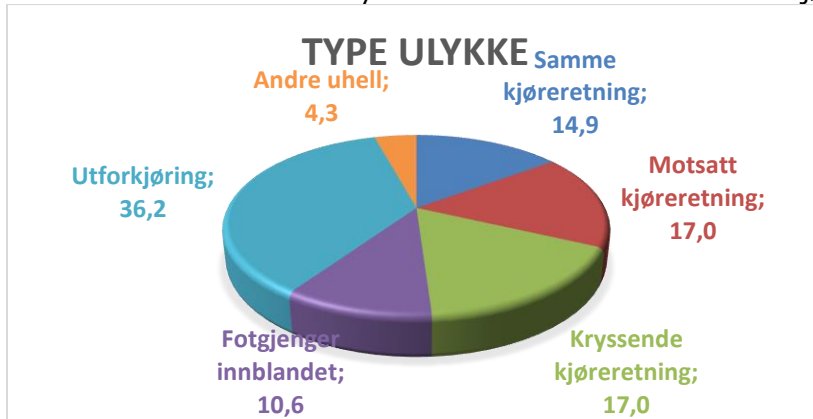
Ulykkesbelastede veistrekninger:



I statistikken over vises det at det er fylkesveiene og europaveien som er hardest rammet med ulykker. Det er viktig å bemerke at det også er disse veiene med høyest

fartsgrense. Kommunale veier har fartsgrense 50 km/t og lavere, mens fylkesvei og europavei har fartsgrense 50 km/t og høyere. I perioden som vises over har det vært 47 ulykker i Hadsel kommune – hvorav 4 på kommunal vei.

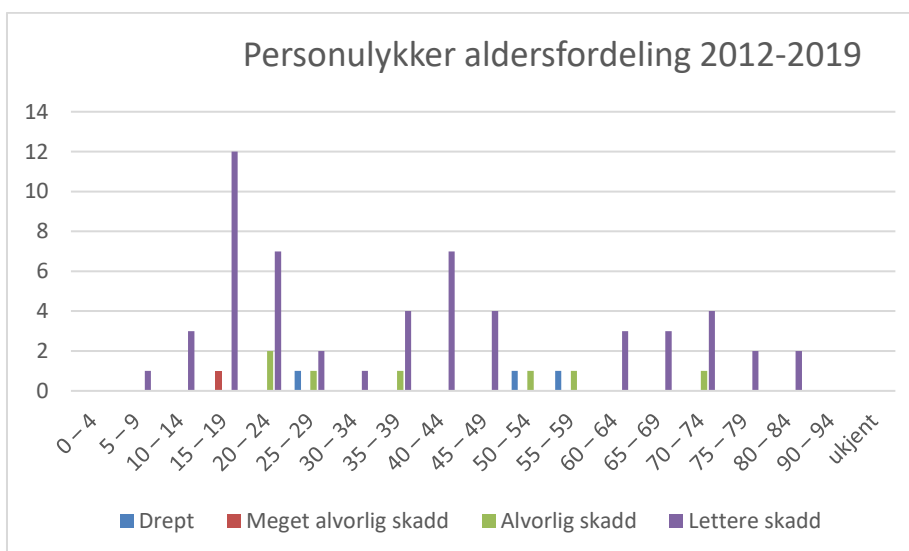
Statistikken sier at flest ulykker er i forbindelse med utforkjøring.



De ulike trafikantgruppene har svært ulik risiko for å bli drept eller hardt skadd når de ferdes i trafikken. Ulykkesstatistikken viser at der er ungdom og unge voksne som er mest utsatt for trafikkulykker.



Aldersfordelingen for trafikkulykker vises i statistikken slik:



Kilde: Statens vegvesen

### Registeringer av årsdøgntrafikk (ÅDT)

Årsdøgntrafikk, forkortet ÅDT, er i prinsippet summen av antall kjøretøy som passerer et punkt på en vegstrekning (for begge retninger sammenlagt) gjennom året, dividert på årets dager, altså et gjennomsnittstall for daglig trafikkmengde.

I Hadsel har man ÅDT-tall på fylkesveiene gjennom Nasjonal vegdatabank<sup>5</sup>, og disse varierer på hver fylkesvei avhengig av hvor man er. Langs de kommunale veiene er slike tall mangelfulle. I 2014 gjennomførte elever ved Stokmarknes skole trafikkteiling i Stokmarknes<sup>6</sup> med etterfølgende analyse av konsulentfirmaet Rambøll AS, noe som har medført at man har tall for en god del av det kommunale veinettet i byen. Arbeidet ble gjort som en del av utredningene i forhold til ny sentrumsplan.

Fylkesvei 82 fra Sortland grense til Melbu er den desidert mest trafikkerte veistrekningen i Hadsel. Veien ble nedgradert fra Europavei etter at Lofastforbindelsen åpnet i 2007. I forrige plan ble her fastslått en tendens på at trafikken har gått ned etter at Lofastforbindelsen kom. I den nye planen vil denne tendensen ha liten anvendelsesgrad fordi ÅDT-tallet på Fv82 varierer alt etter som hvor man er. Eksempelvis vil strekningen forbi Stokmarknes vil ÅDT-tallet være høyere på Fv82 fordi her er mer lokaltrafikk, enn på Fv82 forbi Steilo. Her er et utvalg av ÅDT-målinger, sortert etter målinger gjort i 2014 (kolonne 6). Veistrekning øverst har mest trafikk.

Veg	Strekning	ÅDT 2009	ÅDT 2014	ÅDT 2020
FV7634	STOKMARKNES: Ranværingsgata ved avkjørsel til FV82	-	4350	3600
FV82	STOKMARKNES: Fv82 ved avkjørsel til Ranværingsgata	-	3900	3750
FV82	STOKMARKNES: Børøya	3459	3875	5200
FV82	MELBU: Fra Gulstad til fergekaia	2750	3850	2890
FV82	LANGØYA: Stokmarknes lufthavn-Skagen til grense Sortland		2750	3000
FV7634	STOKMARKNES: Markedsgata fra W.D.Halsgate og nordover	-	2350	2000
FV 82	STOKMARKNES: Skagen ved kryss FV7636	2000	2350	2500
KV2055	STOKMARKNES: Havnegata ved torget	-	1650	1900
KV2213	STOKMARKNES: Skarveien sørøst for Stokmarknes skole	-	1100	600*
E10	RAFTSSUNDET: Raftssund bru ved kryss Fv7630	780	900	1233
KV2014	STOKMARKNES: Kirsten Thodes gate ved avkjørsel til Fv82	-	850	800
KV2035	STOKMARKNES: Rich.Withs gate mellom W.D.Halsgate og Skarveien	-	850	600*
FV7636	LANGØYA: Fra kryss Fv82 til Ytre Straumfjorden	1400	850	1350
FV822	INNLANDET: Fiskfjord-Kaljord	800	800	380
KV2023	STOKMARKNES: Lensmannveien	-	800	1200
KV2051	STOKMARKNES: W.D.Hals gate ved videreg. Skole	-	800	500
KV2038	STOKMARKNES: Rådhusgata	-	700	1100
KV2040	STOKMARKNES: Skolegata mellom W.D.Halsgate og Skarveien	-	650	-
FV7634	MELBU: Stokmarknes-Melbu ved kryss Fv82	200	650	635
KV2035	STOKMARKNES: Rich.Withs gate mellom Kirsten Thodes gt og Skarveien	-	500	200*
KV2213	STOKMARKNES: Skarveien fra Fv7634	-	400	300
FV7638	STRANDLANDET: Krysset E10 – Grunnfjorden	-	400	400
FV 7630	RAFTSSUNDET: Raftssund bru ved kryss E10	200	350	350
FV 892	STOKMARKNES: Stokmarknes lufthavn, Skagen	200	200	200

\*Richard Withs gate ble enveiskjørt fra Skarveien til Lensmannsveien i år 2018

<sup>5</sup> <http://www.vegvesen.no/Fag/Teknologi/Nasjonal+vegdatabank>

<sup>6</sup> Rambøll transport AS: Trafikkberegninger Stokmarknes datert 08.12.2014. ePhorte: 2013/1789-54

### Kommentarer:

Et tall er sannsynligvis feil: Strekningen Fv885 fra Skagen, forbi Sandnes til Ytre Straumfjorden. Her er ÅDT-tallet gått ned med 550 fra 2009 til 2014, noe vi finner som urimelig med hensyn til at befolkningsutviklingen står på samme nivå som i 2009 (Kilde: SSB, kretstall for Fleines, Vik, Grønning, Sandnes og Hov) i tillegg til at den generelle velstandsøkningen i samfunnet medfører en liten økning i ÅDT. For Melbu (strekningen Gulstad til fergekaia) er økningen ganske stor. Fra 2009 har ÅDT økt med 1100. Befolkningsutviklingen for grunnkretsene Ekren, Gulstad, Melbu øst/sentrum/vest og Ongstad har vært fra 2415 personer i 2009 til 2522 personer i 2014 (Kilde: SSB, kretstall), dvs. en økning på 107 personer. ÅDT-økningen skyldes sannsynligvis etableringen av Rema1000 (dagligvarebutikker genererer mye trafikk) samt andre forhold som noe økt gjennomgangstrafikk mellom Melbu og Fiskebøl. Vi ser også en økning i krysset FV7634/Fv82 på Melbu der ÅDT har økt med 450 siden 2009. Også her kan det ligge flere årsaker bak. Melbu mangler trafikktegninger for de kommunale veiene m/ påfølgende trafikkanalyse og fremskrevne prognoser.

Ellers er det verd å legge merke til at Fv82 over Børøya har opplevd en økning i ÅDT på 425 siden 2009 og man regner med at denne fortsatt vil øke som følge av aktiviteter på industriområdet. Avslutningsvis må nevnes at den mest trafikkerte veistrekningen i Hadsel er Ranværingsgata mellom Fv82 og Havnegata. Det er denne innkjørselen til Stokmarknes som benyttes mest. Her er det også flest ulykker.

### Barnetråkkregistreringer:

Barnetråkk er en metode for medvirkning og bedre planlegging for barn og unge<sup>7</sup>. Her registrerer barn og unge selv sine skole- og fritidsveier, områder for opphold og lek, steder de liker og misliker og hvilke fysiske forandringer de ønsker seg i nærområdene. Dette gir kommunen oppdatert kunnskap for bedre planlegging. Barn og unge får med Barnetråkk-metoden en reell mulighet for medvirkning i utvikling og forbedring av egne omgivelser. Gjennomføringen av undersøkelsene ble gjort av at hver elev fikk utdelt et kart hvor de tegnet inn sin skolevei, og hvilke strekninger av denne som de føler seg utrygge på. Alle skjemaene er så oppsummert i egnet kart – se kart under som viser fra årene 2011, 2015 og 2020. I 2015 ble det gjennomført barnetråkkregistreringer ved 3 av 5 skoler i Hadsel, i klassene 5. og 8.klassetrinn. Melbu skole avventer sin registrering til den nye skolen åpnet i 2016. Strønstad skole har ikke svart på henvendelsen om registrering av barnetråkk. Det er i tillegg til barnetråkk gjort manuelle trafikktegninger av elever ved skolene, i trafikktegningene skal elever registrere store kjøretøy, personbiler og myke trafikanter. Dataene blir så analysert hos Rambøll AS i en rapport som viser årsgjennsnitt (ÅDT) og for å kunne sammenligne tallene er samme tellepunkt brukt også i 2020. Trafikktegningene er gjennomført i rush-trafikken mellom 07:00–09:00 og 14:00-16:00.

### Tegnforklaringer til påfølgende kart:

*Rød strek = Skoleveistrekning der barn og unge føler seg utrygge*

*Blå strek = Skoleveistrekning som brukes av barn og unge.*

*Orange punkt = Skolen*

Fylkesveiene har skiftet navn, utover disse har veiene samme navn som tidligere.

Tidligere navn	Sted	Nye navn
FV885	Langøya	FV7636
FV881	Hadseløya - yttersida	FV7634
FV892	Ned til Skagen	FV7642
FV888	Austvågøya	FV7638
FV868	Raftsundet	FV7630
FV893	Hanøy	FV7644
FV889	Lonkan - Helgenes	FV7640

<sup>7</sup> <http://barnetrakk.no/>

## Stokmarknes skole

Barnetråkk 2011



Barnetråkk 2011, Børøya



Utviklingen viser at elevene kan ha blitt mer bevisste på trafikkbilde rundt seg. I 2020 har også elevene fra 1-4.klasse deltatt i registrering av barnetråkk. Tidligere har kun 5-10.klasse deltatt. Dette kan være årsaken til flere røde veier i 2020.

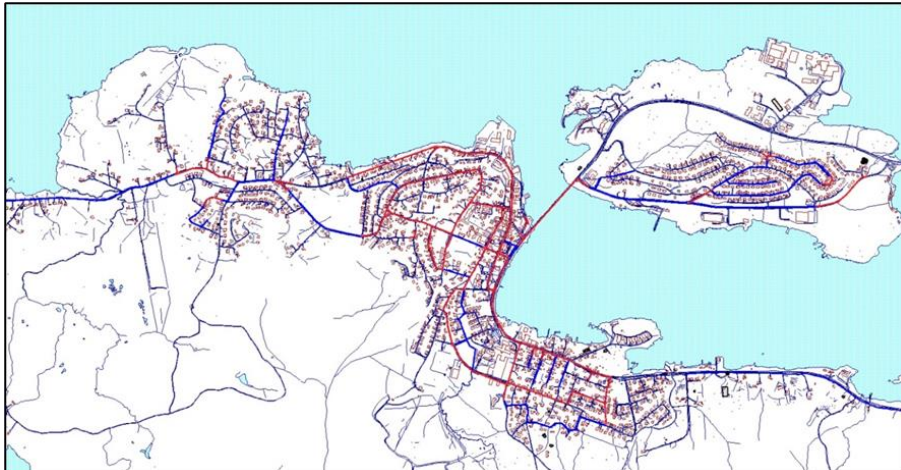
### Tegnforklaringer til kart:

*Rød strek = Skoleveistrekning der barn og unge føler seg utrygge*

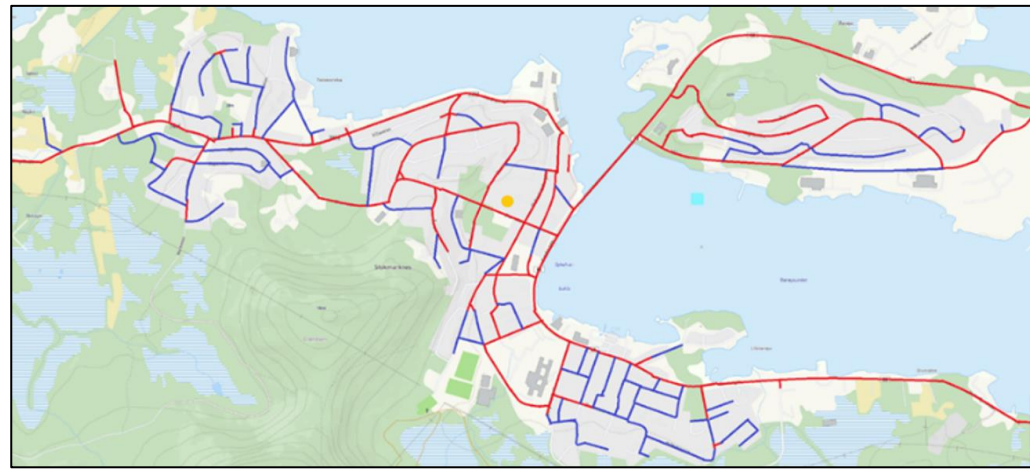
*Blå strek = Skoleveistrekning som brukes av barn og unge.*

*Gul punkt = Skolen*

Barnetråkk 2014



Barnetråkk 2020



Veikode	Strekninger som skolebarn føler seg utrygge	Veilengde (meter)	2014	2020
			ÅDT	ÅDT
FV7634	Bergvikveien (Rishaugen – Markveien)	354	650	635
FV7634/ KV2213	Kryss Nordnesveien/ Skarveien	-	1500/400	1500/ 300
FV 7634	Nordnesveien (Vestbakken – Markedsgata)*	1000	1200/ 1500/ 1600/ 2700	1300/ 1800/ 2100/ 2100
KV2026	Markedsgata*	418	2400	2000
FV82/ -	Kryss Fv82/Ranværingsgata	-	3900/ 4400	3800/ 3600
FV82/ KV2011	Kryss Søndre gate/ Hadselåsveien	-	3150	3575
FV82/ KV2015	Kryss Søndre gate/ Eline Reinsnes vei	-	3150	3575
FV82/ KV2018	Kryss Søndre gate/ John Gjeværs gate	-	3150	3575
FV82/ KV2046	Kryss Søndre gate/ Trolldalsveien	-	3150	3575
FV 82	Søndre gate (Skarveien – John Giævers gate)*	1000	4100/ 3200/ 3150	4500/ 3600
FV82/ KV2406	Kryss: FV82/ måkeveien (ved Børøybrua)	-	Ikke målt	5200/ 2300/ 1400
KV2223	Vierveien: Fra Markveien	159	Ikke målt	Ikke målt
KV 2213	Skarveien	1130	400	300
KV2012	Hauanveien	597	300/ 200	200
KV2042/ KV2054	Solveien/ Åsveien: Sving	96	Ikke målt	Ikke målt
KV2023	Lensmannsveien (Skarveien – Parkveien)	270	Ikke målt	Ikke målt
KV2040	Skolegata	390	600	500
KV2032	Parkveien (Lensmannsveien – Skarveien)	190	400	500
KV2051	W.D.Hals gate*	214	800	800
KV2035	Richard Withs gate **	494	900/ 500/ 900	600/ 200/ 1200
FV7634	Havnegata: I svingen ved taxistasjonen	80	2300	2500
KV2213	Skarveien: Fra skolen til Fv82	174	1100/ 1000	600/ 400
KV2038	Rådhusgata*	198	700/ 400	1100/ 500
KV2014/ KV2032	Kirstens Thodes gate/Parkveien (Menighetshuset – I.Bergsmogate)	759	Ikke målt	Ikke målt
KV2016	Ivar Bergsmogate (Fv82 - Søndre Barnehage)*	333	Ikke målt	Ikke målt
KV2032/	Parkveien/Red. Stavemsgt/Øvreveien	601	Ikke målt	Ikke målt
KV2408	Svaneveien (Måkeveien -Alkeveien)	142	Ikke målt	500
KV2408	Svaneveien øst / Svaneveien vest	828	Ikke målt	300/ 500
KV2406	Måkeveien (Helseservice – FV82)	500	Ikke målt	500/ 600
KV2406	Måkeveien (Svaneveien vest – FV82 Børøyabrua)*	634	Ikke målt	800/ 1400
KV2403	Grågåsveien: Sving i østre del	150	Ikke målt	Ikke målt
KV2405/ KV2403	Kryss Lomveien/Grågåsveien	-	Ikke målt	Ikke målt

-	Sti ned fra Ørneveien	121	Ikke målt	Ikke målt
KV2404/ KV2407	Hegreveien/ Rypeveien	1210	Ikke målt	Ikke målt
KV2046	Trolldalsveien / FV82	133	Ikke målt	Ikke målt

\*Fortau/gangvei finnes langs veien

\*\* Richard Withsgate (Skarveien- Lensmannsveien) har vært enveiskjørt siden år 2019

## Innlandet skole



Strekninger som skolebarn følger seg utrygge	Veilengde (meter)	2014	2020
		ÅDT	ÅDT
FV822 v/ Kvanntoelva	500	800	380

Hadsel kommune fikk ikke respons hos Innlandet skole når det gjelder barnetråkkregistrering for år 2020.

Barnetråkk 2014

## Melbu skole

Kommunen var i forrige telling i ferd med å bygge ny skole på Melbu. Dette vil påvirke barnas bevegelsesmønster, og skolen vil derfor ikke gjennomføre noen registrering i barnetråkk. Dette ble gjennomført i år 2020. Trafikktelling ble gjennomført i 2020.



ÅDT er avrundet til nærmeste 100 for samtlige veier.

Veikode	Strekning som skolebarn føler seg utrygge	Veilengde (meter)	ÅR 2020
			ÅDT
FV7634	Coldevinsgate (Strandveien – Frydenlunds gate)	344	900
FV7634	Coldevingate/Haugveien (Frydenlunds gate – Solstien)	1080	600
KV3004	Chr. Fredriksens gate/ Sjøgata	35	300/ 500
KV3004	Chr. Fredriksens gate / Frydenlunds gate	54	700/ 100
KV3025	Mary Pettersens vei	402	200
KV3007	Fjellveien (Skogveien – Ringveien)	290	400
KV3106	Gulstadveien	118	200
	Åkerveien/ Hesteskoveien	225/ 178	Ikke målt
	P.A Kvaals gate	142	Ikke målt
-	Stien opp Samfunnshuset/ Villaveien	298	Ikke målt
<b>Trafikktellinger på andre veier</b>			
FV82	Strandveien (Gulstadveien – Fjellveien)	1460	1100*
FV82	Strandveien (Fjellveien – Coldevins gate)	340	1300
FV82	Strandveien (Coldevinsgate - Sjøgata)	240	900
KV3037	Solstien	275	200
KV3008	Frydenlunds gate	292	100
KV3015	Maren Fredriksens alle	165	700
KV3007	Fjellveien (Fv82-Skogveien)	264	300
KV3024	Skogveien	371	200
KV3022	Skilleveien	732	300
KV3016	Neptunveien	660	800

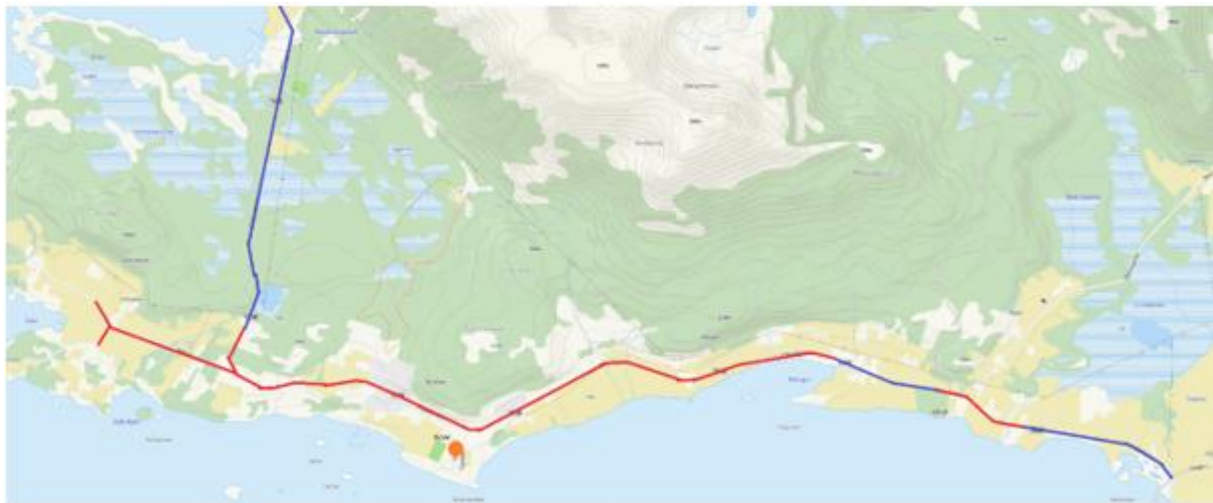
\* ÅDT for FV82 øst for innkjøring til Gulstadveien er antatt å være 100 basert på manuelle tellinger. Denne er oppgitt som 2750 hos NVDB (vegdatatabasen til Statens vegvesen).

## Sandnes skole

Det er flere på Sandnes skole som tar buss på vintertid og sykler på sommerstid.



Barnetråkk 2014



Barnetråkk 2020

Veikoder	Strekninger som skolebarn føler seg utrygge	Veilengde (meter)	2014	2020
			ÅDT	ÅDT
FV7636	Bitterstadveien (Hadselbrua - Sjyveien)	4100	850	1350
FV7636	Fv7636: Fra krysset Sjyveien til Vik	5000	850	1350
KV5105	Sjyveien	166	Ikke målt	500
KV5101	Åsendveien, sørlige del	65	Ikke målt	Ikke målt
KV5102	Bjønnåsen	177	Ikke målt	Ikke målt

### Strønstad skole

Strønstad skole svarte ikke i 2014 på barnetråkk forespørsel. Elevene ved Strønstad skole tar buss til skolen, da det ikke er gang- og sykkelvei. All ferdsel for elevene vil være på vei med fartsgrense 50 og 60 km/t.



## 5 Resultatvurdering av forrige plan

Dette kapittelet inneholder en resultatvurdering av forrige kommunedelplan for trafiksikkerhet, 2011-2014 noe som er nødvendig. Dette for å oppsummere utviklingen i perioden, redegjøre for hva som er gjennomført, og for å drøfte hvordan planen har fungert som politisk og administrativt styringsverktøy. Ved hver revisjon skal det foretas evaluering med en kort beskrivelse av måloppnåelse og resultatvurdering av forrige planperiode.

### 5.1 Kort beskrivelse av utviklingen i kommunen i perioden

I kommunedelplanen for trafiksikkerhet fra 2011 fremgår det at man i perioden 2001 – 2011 har hatt en lav gjennomføringsgrad, dvs. på 25 %. Fra 2011 og frem til i dag har imidlertid dette endret seg noe i positiv retning: Her kan nevnes Miljøgate på Melbu, gang- og sykkelvei på Sandnes (fylkeskommunalt prosjekt som skal iverksettes), samt en rekke mindre kommunale gater.

### 5.2 Beskrivelse av hvordan planen har fungert som politisk og administrativt styringsredskap

#### Mål

I kommunedelplan for trafiksikkerhet 2011-2014 er her definert følgende mål (sitat): **«All ferdsel skal skje på en trafiksikker og miljøvennlig måte»**. Hovedmålet hadde samme grunntanke som deler av Veitrafikklovens § 3. Grunnregler for trafikk: *“Enhver skal ferdes hensynsfull og være aktpågivende og varsom så det ikke voldes skade eller oppstår fare og at annen trafikk ikke unødvendig blir hindret eller forstyrret.”*

#### Delmål og satsningsområder

Som oppfølging av hovedmålet var her definert 4 satsningsområder med hver sine delmål og tiltak (sitat):

- **Satsingsområde 1: Gang- og sykkelvei og fortau:**  
Delmål: Det skal som et langsiktig mål anlegges gang-/sykkelveier eller fortau langs alle fylkesveier i kommunen.

- **Satsingsområde 2: Myke trafikanters trygghet og sikkerhet:**  
Delmål: Det skal arbeides kontinuerlig med å skape trygge trafikkforhold i boligområdene.
- **Satsingsområde 3: Aktiv og sikker skolevei**  
Delmål: Barn skal kunne gå, sykle eller ta buss til og fra skolen på en trygg og sikker måte.
- **Satsingsområde 4: Harde trafikanter**  
Delmål: Antall ulykker langs Fv 82 skal ytterligere ned.

#### Hvordan har planen fungert?

Kommunedelplanen har i praksis fungert i stor grad som en «mekanisme» der det å få inn tiltak på prioriteringslista har vært det sentrale med tanke på å få tak i trafikksikkerhetsmidler. Planverket har derfor hatt en relativt svak lokalpolitisk profil, i alle fall mellom hovedrulleringene. Dette trenger ikke å være en ulempe eller et avvik, snarere tvert imot kan det være naturlig for denne type planer. Når det er sagt er det likevel viktig med et politisk engasjement *hele* tiden slik at man får en retning som det politiske miljø ønsker seg. I vedlegg 3 er oversikt hva som er gjennomført i forrige planperiode. Gjennomføringsevnen har vært vanskelig å måle, spesielt i forhold til *holdningsskapende tiltak* der det er prioritert en rekke immaterielle tiltak som går over tid, og som i mange tilfeller fortsatt er pågående. I forhold til fysiske anlegg er gjennomføringsevnen avhengig av årlige tildelinger av trafikksikkerhetsmidler fra fylket, og man har således begrenset mulighet til å gjennomføre alle prosjekt til ønsket tidspunkt. Sist, men ikke minst må nevnes at kommunen i 2016 har vedtatt retningslinjer for fartsdempende tiltak – disse vil påvirke trafikksikkerheten i positiv retning.

### 5.3 Forhold til andre deler av kommunens planverk

Planen skal samordnes med de andre kommunale planene for å sikre en helhetlig planlegging i kommunen, jf. pbl § 3-1 2 ledd. Det er særlig viktig å vise at arealbehovene for trafikksikkerhetstiltak er tatt med som innspill til kommuneplanens arealdel og at de vedtatte tiltak følges opp i handlingsdelen og økonomiplanen. Foruten bindinger til overordnet kommuneplan og sentrale og regionale føringer har planen en relasjon til *kommunedelplan for fysisk aktivitet og naturopplevelser*, *handlingsplan for folkehelse* og en rekke virksomhetsplaner på lavere nivå, fortrinnsvis innenfor skole og barnehage.

## 6 Planprosessen

Prosessen skal beskrives for å vise at kommunen har gjort planarbeidet slik plan- og bygningslovens bestemmelser sier. Det er viktig å formidle at medvirkning har funnet sted. I tillegg bør det fremkomme hvorvidt fylkeskommunen/ offentlige myndigheter og andre organisasjoner har tatt del i prosessen. Dette kapittelet beskriver forannevnte. Formannskapet/planutvalget vedtok 05.06.2014 å starte opp planprosess for revisjon av kommunedelplan for trafikksikkerhet fra 2011, og vedtok samtidig å legge forslag til planprogram ut på høring for allmenheten, lag- og foreninger og aktuelle overordnede myndigheter. Dette ble gjort gjennom brev, epost, kunngjøring i Vesteraalens avis 11.09.2014 og på kommunens internett-sider.

### 6.1 Medvirkning

Planprogrammet ble vedtatt 27.11.2014. Følgende opplegg for medvirkning ble skissert (sitat):

- *Krav om medvirkning er forankret i plan- og bygningsloven. Kommunen ønsker med revidering av denne planen å kjøre en bred medvirkningsprosess. Det legges opp til medvirkning tidlig i planprosessen.*
- *Engasjement og innspill fra innbyggere og andre vil ha stor verdi for å få til en god prosess. Innbyggerne og andre interesser kan sitte med mye lokalkunnskap,*

*informasjon om behov, utfordringer og løsninger som kan bidra til bedre planer og bredere politisk beslutningsgrunnlag.*

- *Kommunen må være tydelig på hva det ønskes innspill på og innbyggerne må få tilbakemelding på hva som skjer med innspillene og hvordan de brukes i det videre planarbeidet.*
- *For å engasjere innbyggere og interessenter i ulike miljø og aldersgrupper, ønsker vi å bruke forskjellige metoder for medvirkning. Vi er spesielt oppmerksom på å legge til rette for ulike grupper -jf. pbl § 5-1. God og tilgjengelig informasjon og dialog er sentrale medvirkningstiltak.*

### Metoder for medvirkning

Følgende tiltak gjennomføres for å sikre god medvirkning:

- *Alle skal ha mulighet til skriftlig å sende inn sine synspunkt til planprogram og senere selve plandokumentet, når det legges ut på høring. All informasjon vil være tilgjengelig på kommunen sin nettside.*
- *Det er enkelte grupper en ønsker spesielt å involvere i planprosessen. Disse er benevnt som referansegrupper, og de vil være med i mer eller mindre grad under hele prosessen.*
- *Utsendelse (på mail og papir) og kunngjøring av oppstart av planarbeid til berørte parter tidlig i planprosessen.*
- *Bruk av kommunens nettside og sosiale medier, samt annonsering i media og lokalavis.*
- 

### Hva er gjort?

- Kunngjøring av planoppstart:
  - Annonse i Vesteraalens avis, og på kommunens nettsider
  - Brev til overordnede øvrige myndigheter og aktuelle organisasjoner
  - Etter høringsfristens utløp var merknader innkommet fra følgende:
    - *Statens vegvesen, region nord*
    - *Sametinget*
    - *Luftfartstilsynet*
    - *Nordland fylkes trafikksikkerhetsutvalg*
- Involvering av barn- og unge:
  - I 2011 barnetråkkregistreringer for Stokmarknes av elever ved Stokmarknes skole. I 2015 ble tilsvarende barnetråkkregistreringer gjort av elever ved Stokmarknes skole, Innlandet skole og Sandnes skole. Stokmarknes skole kartla i tillegg gående og syklende.

## **7 Vurdering av fremtidige behov**

Vurderingen av både nåsituasjon og antatt fremtidig situasjon innenfor trafikksikkerhetsområdet skal presenteres som et grunnlag for behovene for både fysiske og holdningsskapende tiltak. Planen må inneholde en diskusjon om hvilke målsettinger kommunen har for satsing på trafikksikkerhet. Målsettingene kommer en tilbake i et senere kapittel.

### **7.1 Behov for fysiske tiltak**

Farlige kryss og veistrekninger i tabellene under er listet opp med utgangspunkt i data fra Nasjonal vegdatabank, barnetråkkregistreringer og registrering av myke trafikanter i Stokmarknes. Disse bør medtas i handlingsprogrammet, dersom de ikke er der fra før.

**Øke trafiksikkerheten i kryss:**

I tabellen nedenfor er oppgitt antall ulykker. Disse fordeler seg over flere år.

Veinr	Område	Kryss	Ulykker		Ansvarlig	Kommentarer/ tiltak
			2016	2020		
Fv82 / Fv7634	Stokmarknes	Ranværingsgata/ FV82	15	17	Fylket/ kommunen	Løsning planlegges i områdereguleringen for Stokmarknes sentrum
Fv82 / Fv7636	Langøya	Bitterstadveien/ Fv82	14	14	Fylket/ kommunen	
FV82 / Kv2406	Børøya	Måkeveien/ Fv82 ved Børøybrua	13	13	Fylket/ kommunen	Løsning er med i vedtatt detaljreguleringsplan for trafikkarealer Måkeveien/ Hegreveien
Fv82/ Kv2008	Stokmarknes	Dr.Thodes gt./ Fv82	10	10	Fylket/ kommunen	Kryss er allerede oppgradert, og ulykkene ventes å gå ned.
Fv82 / Kv4001	Stokmarknes	Lekangveien/ Fv82 på Hadsel	9	11	Fylket/ kommunen	Medtas i detaljreguleringsplan for gang- og sykkelvei Stokmarknes-Hadsel som er påstartet
Fv82 / Kv2015	Stokmarknes	Industrigata/ Fv82	8	8	Fylket/ kommunen	Etablert nytt kryss i 2020
Fv82 / Fv7634	Melbu	Strandgata/ Coldevins gate	8	8	Fylket/ kommunen	
Fv82 / Pv3115	Melbu	Sjøhaugen/ Fv82	6	6	Fylket/ kommunen	Medtas i detaljreguleringsplanen for gang- og sykkelvei Melbu-Ekern som er påstartet
Fv82/ Kv2404	Børøya	Hegreveien/ Fv82	5	5	Fylket/ kommunen	Løsning er med i vedtatt detaljreguleringsplan for trafikkarealer Måkeveien/ Hegreveien.
Fv82/ Kv2048	Stokmarknes	Verkstedgata/ Fv82	5	7	Fylket/ kommunen	
Fv82/ Kv2213	Stokmarknes	Skarveien/ Fv82	4	4	Fylket/ kommunen	
Fv7634/ KV2017	Stokmarknes	John Bottolfsens gt/ Nordnesveien	4	4	Fylket/ kommunen	
Fv82/ Kv 4001	Steilo	Lekangveien/ Fv82	4	4	Fylket/ kommunen	
Fv82/ Pv98894	Melbu	Avkjørsel Ekren sykehjem	4	6	Fylket/ kommunen	Medtas i detaljreguleringsplan for gang- og sykkelvei Ekern – Steilo som er påstartet
Fv82/ Fv7642	Langøya	Skagen lufthavn/Fv82	4	6	Fylket/ kommunen	
Fv82/ Pv98684	Melbu	Husby/ Fv82	4	4	Fylket/ kommunen	Medtas i detaljreguleringsplan for gang- og sykkelvei Melbu-Ekren som er påstartet
Fv7636 / Pv99712	Sandnes	Hov	3	3	Fylket/ kommunen	Ulykkespunkt ved Bitterstadveien 45/48
Fv82/ Kv2014	Stokmarknes	Idrettsveien/ Fv82	3	3	Fylket/ kommunen	
Fv7634 / Kv2209	Stokmarknes	Markveien/ Nordnesveien	3	3	Fylket/ kommunen	
Fv82/ Europris	Stokmarknes	Hadsselfjordveien (Fv82)/ Avkjørsel Europris/Byggern	3	3	Fylket/ kommunen	Medtas i detaljreguleringsplan for gang- og sykkelvei Stokmarknes-Hadsel som er påstartet
Fv822/ Pv99094	Innlandet	Øvre Hennes/ Fv822	3	3	Fylket/ kommunen	
Kv2051/ Fv7634/ Kv2035	Stokmarknes	Markedsgata/ V.D.Hals gt/ Richard Withs gt.	0	0	Kommunen	Krysset Markedsgt/ V.D.Hals gt. er det mest trafikkerte i Stokmarknes hva angår myke trafikanter. I tillegg oppfattes strekning som utrygg av de unge.
Kv2213/ Kv2035	Stokmarknes	Skarveien/ Richard Withs gt.	0	0	Kommunen	Krysset Skarveien/ Richard Withs gt. er det nest mest trafikkerte i Stokmarknes hva angår myke trafikanter. I tillegg oppfattes strekning som utrygg av de unge. Hvilke tiltak som er relevante må vurderes nærmere.
FV7634/	Stokmarknes	FV7634/ Tømmervikveien	0	0	Fylket/ kommunen	
FV7634/	Stokmarknes	FV7634/ Kløverveien	0	0	Fylket/ kommunen	
FV7634/	Stokmarknes	FV7634/ Soleieveien	0	0	Fylket/ kommunen	
FV7634/	Stokmarknes	FV7634/Rishaugveien	0	0	Fylket/ kommunen	
FV7634/	Stokmarknes	Fv7634/ Esther Pettersens vei	0	0	Fylket/ kommunen	

**Øke trafikksikkerheten på veistrekninger**

<b>Veinr</b>	<b>Område</b>	<b>Kryss</b>	<b>Ulykker 2016</b>	<b>Ulykker 2020</b>	<b>Kommentarer/ tiltak</b>
Fv82	Langøya	Grense Sortland – Hadselbru	127	132	Arealplan: Gang- og sykkelvei fra grensen til Gjerstad og gra Grytting til Hadselbrua. Ikke regulert
FV82	Stokmarknes	Børøybrua – Hadsel kirke	107	112	Barnetråkk: Oppleveres som utrygg for barn og unge. Reguleringsarbeid for gang- og sykkelvei er i gang
Fv82	Børøya	Hadselbrua – Børøybrua	73	73	Regulert gang- og sykkelvei fra rasteplass ved Hadselbrua til bensinstasjon. Fra bensinstasjon til Børøybrua er det gang- og sykkelvei
Fv82	Melbu	Ekren – Melbu	68	72	Reguleringsarbeid for gang- og sykkelvei er i gang
Fv82	Stokmarknes/ Melbu	Hadsel kirke – Steilo	44	56	
Fv82	Stokmarknes/ Melbu	Steilo – Ekern	26	26	Reguleringsarbeid for gang- og sykkelvei er i gang
E10	Austvågøya	Fiskebøl – Higrav	22	22	
Fv7634	Stokmarknes	Bergvik – Ranværingstgt	16	17	Gang- og sykkelvei store deler av strekningen. Mangler på strekningen Skarveien/Fv82 – Rishaugveien, men dette er regulert og oversendt vegvesenet.
E10	Austvågøya	Fiskebøl – Raftund bru	12	21	
Fv7636	Langøya	Ytre Straumfjorden – Hadselbrua	11	15	Barnetråkk: Fra Vik oppleves veien som utrygg for barn og unge
Fv7634	Hadseløya	Taen – Bergvik	9	14	
F822	Innlandet	Kaljord – Fiskfjord	7	9	Barnetråkk: På Kvantoelva oppleves veien som utrygg for barn og unge
E10	Austvågøya	Raftund bru – Ingelsfjordeidet	6	6	
Fv7638	Austvågøya	Grunnfør – Fiskebøl	6	1	Gang- og sykkelvei prioritert i arealplan. Ikke regulert
FV7634 (tidl. Kv2055)	Stokmarknes	Havnegata	6	6	Fortau på hele strekningen
Fv7636	Langøya	Sandnes	5	5	Barnetråkk: Oppleveres som utrygg for barn og unge. Gang- og sykkelvei på Sandes under utførelse
Kv2035	Stokmarknes	Richard Withs gt	2	2	Delvis fortau. Barnetråkk: Oppleveres som utrygg for barn og unge
Fv822	Innlandet	Kvantoelva	1	2	Barnetråkk: Oppleveres som utrygg for barn og unge
Kv2012	Stokmarknes	Hauanveien øst	1	2	Barnetråkk: Oppleveres som utrygg for barn og unge
Kv2040	Stokmarknes	Skolegata	1	1	Barnetråkk: Oppleveres som utrygg for barn og unge
Kv2213	Stokmarknes	Skarveien fra baks karet til SFO	0	0	Barnetråkk: Oppleveres som utrygg for barn og unge
Kv2023	Stokmarknes	Lensmannsveien	0	0	Barnetråkk: Oppleveres som utrygg for barn og unge
Kv2038	Stokmarknes	Rådhusgata	0	2	Fortau. Barnetråkk: Oppleveres som utrygg for barn og unge
KV2032/ KV2016	Stokmaknes	Ivar Bergsmogt/ Parkveien	0	0	Barnetråkk: Oppleveres som utrygg for barn og unge
KV2011	Stokmarknes	Hadselåsveien	0	2	Barnetråkk: Oppleveres som utrygg for barn og unge
KV5105	Langøya	Sjyveien nordre	0	0	Barnetråkk: Oppleveres som utrygg for barn og unge Gang- og sykkelvei på Sandnes er under utførelse
KV5101	Langøya	Åsendveien, sør	0	0	Barnetråkk: Oppleveres som utrygg for barn og unge
KV5102	Langøya	Bjønnåsen	0	0	Barnetråkk: Oppleveres som utrygg for barn og unge

## 7.2 Behov for holdningsskapende tiltak

### Trafikksikkerhetsarbeidet i skoler og barnehager

I planprogrammet har kommunen vedtatt at vi skal videreutvikle holdningsskapende tiltak i skoler- og barnehager. Dette arbeidet har i dag en stor betydning, og vil fortsette.

### Redusere foreldrekjøringen til/fra skolene

I planprogrammet har kommunen vedtatt at vi skal redusere foreldrekjøringen til/ fra skolene. Dette er i tråd med nasjonale føringer om økt fysisk aktivitet og folkehelse.

### Trafikksikkerhetsarbeidet i lag og foreninger

I planprogrammet har kommunen vedtatt at vi skal kunne defineres som «*Trafikksikker kommune*» etter Trygg trafikk sine normer. Et av kravene er at kommunen påvirker lag og foreninger til å innarbeide regler for trafikksikkerhet i sin virksomhet. I planprogrammet har da også kommunen vedtatt at vi skal satse på holdningsskapende trafikksikkerhetsarbeid ovenfor lag og foreninger som benytter veinettet.

## 7.3 Behov for øvrige tiltak

### Barnetråkkregistrering Melbu

Som nevnt i kapittel 4.2 er her utført trafikk- og støyanalyse samt barnetråkkregistreringer for Stokmarknes. Dette gjør at planleggingen, og byggesaksbehandlingen blir lettere ved at man har et bedre kunnskapsgrunnlag. Dette er særdeles viktig i forhold til trafikksikkerhetsarbeidet slik at dette kan bli mer målrettet. På Melbu mangler slikt, og med tanke på at Fv82 går gjennom de sentrale delene av Melbu er det svært viktig å prioritere kunnskapsinnhenting gjennom nevnte analyser. Kunnskapsinnhenting på Melbu ble utført i 2020 med registrering av barnetråkk og trafikktegninger med påfølgende trafikkanalyse. Ut fra disse kan man vurdere om her er behov for ytterligere kartlegginger.

### Forankring av trafikksikkerhetsarbeidet

I planprogrammet har kommunen vedtatt at vi skal kunne defineres som «*Trafikksikker kommune*» etter Trygg trafikk sine normer. Et av kravene er at ansvaret for trafikksikkerhetsarbeidet skal forankres hos ordfører og rådmann. Delansvar kan ligge hos den enkelte etatsleder.

### Lokalt trafikksikkerhetsutvalg

I planprogrammet har kommunen vedtatt at vi skal kunne defineres som «*Trafikksikker kommune*» etter Trygg trafikk sine normer. Et av kravene er at kommunen har et eget trafikksikkerhetsutvalg. Dette hadde kommunen før ved at teknisk hovedutvalg fikk tildelt funksjonen. Etter at utvalgene ble fjernet ble oppgavene flyttet til formannskapet som i dag fungerer som trafikksikkerhetsutvalg.

### Trafikksikkerhet i kommunens HMS-system

I planprogrammet har kommunen vedtatt at vi skal kunne defineres som «*Trafikksikker kommune*» etter Trygg trafikk sine normer. Et av kravene er at kommunen har innarbeidet trafikksikkerhet i HMS/internkontrollsystemet som inneholder regler for reiser og transport i kommunens regi, og ved kjøp av transporttjenester.

### Interne sjekklister i kommunens sektorarbeid

I planprogrammet har kommunen vedtatt at vi skal kunne defineres som «*Trafikksikker kommune*» etter Trygg trafikk sine normer. Et av kravene er at kommunen har innarbeidet kriteriene / sjekklister for kommunens sektorer (HR, barnehage, skole, kultur, helse og vei).

### Oversikt over trafikkulykker og trafikkuhell i kommunen

I planprogrammet har kommunen vedtatt at vi skal kunne defineres som «*Trafikksikker kommune*» etter Trygg trafikk sine normer. Et av kravene er at kommunen har oppdatert oversikt over trafikkulykker og trafikkuhell (materielle skader) i kommunen.

I planprogrammet står også at kommunen skal oppdatere lokalt kunnskapsgrunnlag, bl.a. ulykkesstatistikker. Kommunen kan til enhver tid innhente data fra Nasjonal veidatabank og SSB, og noe av dette er lagt til grunn for denne planen, og vil bli lagt til grunn ved rullering av handlingsplanen der det er hensiktsmessig å bruke slike data.

### Forankring av delplanen i overordnet plan

I planprogrammet har kommunen vedtatt at vi skal kunne defineres som «*Trafikksikker kommune*» etter Trygg trafikk sine normer. Et av kravene er at kommunen har en trafikksikkerhetsplan som er forankret i fylkets trafikksikkerhetsplan og at planen har rullerings- og rapporteringsrutiner. Dette er- og vil bli ivaretatt i delplanen.

## **8 Kommunens politikk innenfor trafikksikkerhetsarbeidet**

I dette kapitlet er fastsatt kommunens politikk innenfor området, basert på foreliggende kunnskapsgrunnlag, overordnede føringer og lokalpolitiske ønsker og føringer. Politikktutformingene på feltet er nedfelt i verdiorienterte hovedmål, delmål og strategier og er førende for handlingsprogrammet i neste kapittel.

### **8.1 Hovedmål**

I planprogrammet ble følgende mål vedtatt:

***All ferdsel i Hadsel skal skje på en trafikksikker og miljøvennlig måte.***

#### **8.1.1 Delmål**

Hadsel kommune vil ha:

1. Barn, unge, eldre og personer ned funksjonsnedsettelse skal prioriteres i trafikksikkerhetsplanen
2. Sikre skoleveier
3. Sikrere Fv82 gjennom sentrumsområder
4. Sikre boligområder og nærmiljø
5. Gode holdninger hos trafikantene
6. Flere gående og syklende
7. Kommunen skal oppnå kriteriene i "Trafikksikker kommune"

## **9 Organisering og ansvarsfordeling**

### Kommunestyret og formannskapet/ planutvalget

Det politiske systemet i kommunen har til enhver tid det overordnede ansvaret i kommunen, mens det administrative systemet har ansvar for å følge opp, planlegge og rapportere til det politiske systemet. Kommunestyret behandler planer av overordnet art gjennom kommuneplan, kommunedelplaner og reguleringsplaner. Kommunestyret er bevilgende myndighet og har ansvar for prioriteringer til trafikksikkerhetstiltak i kommunen. Formannskapet er kommunens trafikksikkerhetsutvalg. De behandler trafikksikkerhetsplan, veisaker og andre saker som betyr noe for trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen.

### Kommunedirektøren

Kommunedirektøren har det overordnede administrative ansvaret i kommunen. Kommunedirektøren har ansvar for at systemtenkningen i denne planen inkl. sjekklistekontroll og rapportering fungerer til enhver tid og at det blir fulgt opp. Rapportering til det politiske nivå skal gjennomføres i årsmeldingen.

### Teknisk sektor

Mye av den praktiske gjennomføringen av trafikksikkerhetstiltak vil bli ledet av teknisk sektor. Fra kommuneplan, gjennom reguleringsplaner og tekniske utbyggingsplaner og oppfølging av fysiske tiltak for trafikksikkerhet.

Teknisk sjef utpekes som trafikksikkerhetskontakt for teknisk sektor. Vedkommende har ansvar for å koordinere og videreformidle henvendelser angående trafikksikkerhetsarbeid i kommunen til øvrige sektorledere.

Driftsavdelingen ved Teknisk sektor har ansvar for drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet. Teknisk sektor har også ansvar for gjennomføring av utbedringer som blir vedtatt av politiske organer. Fra 2010 har fylkeskommunen overtatt ansvaret for ansvaret for fylkesvegnettet (som nå består av det gamle fylkesvegnettet og riksvegene fra 1. jan.2010), samt gang og sykkelstier langs dette vegnettet i Hadsel kommune.

#### Sektor oppvekst

Sektor oppvekst har ansvar for å følge opp at tiltak i kommunens trafikksikkerhetsplan som angår sektoren blir gjennomført. Etaten har et spesielt ansvar for å gjennomføre holdningsskapende tiltak som er prioritert i planen.

#### Elevråd og samarbeidsutvalg

Opplæringsloven gir elevråd og samarbeidsutvalg rett til å uttale seg i saker som gjelder skolen.

#### Sektor helse- og omsorg

Fylkeslegen har retningslinjer mht. bilkjøring og bruk av legemidler som kan påvirke kjøreevnen. De allmennpraktiserende legene har meldeplikt til fylkeslegen om pasienter som bruker legemidler i doser som ikke aksepteres ved bilkjøring, og meldeplikt om pasienter som ikke fyller helsekravene til førerkort.

Helsestasjonen og skolehelsetjenesten tar opp temaet trafikksikkerhet med barn og foreldre ved helseundersøkelser.

#### Barnas representant i plansaker

Barnas representant i plansaker skal se til at trafikksikkerhet står i høysetet ved all kommunal planlegging.

#### Lensmannskontoret

Lensmannskontoret utfører kontrolltiltak i trafikken, overvåkning av gangfelt, fart og adferd i trafikken. De har ansvaret for fartskontrollene på vegnettet, promillekontroller og etterforskning av trafikkulykker. Lensmannsetaten deltar i holdningsskapende arbeid i grunnskolen og barnehagene ved å delta på foreldremøter og samlinger med elever.

#### Andre

Publikum, grendeutvalg, foreldre og naboer er også opptatt av trafikksikkerhet. Det kommer jevnlig henvendelser fra publikum om trafikksikkerhetstiltak av ulike slag: fartshumper, nedsatt fartsgrense og sikhindringer osv. Foreldrerådet (FAU) ved skolene er særlig opptatt av trafikkbildet knyttet til skoletransport og situasjonen ved skolen. Samarbeidsutvalgene i barnehagene vil være viktige samarbeidspartnere i arbeidet med å sikre barn i bil på en god måte. De frivillige organisasjonene i Hadsel frakter hvert år tusenvis av barn/ungdom til og fra camper, leirer og aktiviteter. De er derfor en viktig målgruppe i det holdningsskapende arbeidet.

## **10 Handlingsprogram for aktiviteter og anlegg og planlagt gjennomføring**

#### Utgangspunkt for handlingsprogrammet

Handlingsprogrammet tar utgangspunkt i:

- *Tiltak prioritert etter mål og strategier i planen, jf. forrige kapittel, og med grunnlag i konkrete, dokumenterte og etterprøvbare behovsvurderinger*

- *Vurdering av nye behov for ulike tiltak*
- *Rammebetingelser ut fra kommunens økonomiske evne (økonomiplan) og øvrige betingelser som er lagt for tildeling av offentlige bevilgninger*
- *Kommunens utbyggingsplaner og øvrige arealplaner*

#### Finansiering av tiltak

Finansieringen vil kunne skje med følgende kapitalkilder:

- *kommunale tilskudd/ bevilgninger*
- *tilskudd fra trafikksikkerhetsmidlene*
- *dugnad/gaver/rabatter*
- *lån*

I handlingsprogrammet skal ulike finansieringskilder føres til de år investeringen er planlagt. Det må tydelig fremgå hvorvidt investeringen er foreslått under forutsetning om tildeling av trafikksikkerhetsmidler.

#### Prioriterte tiltak

På de påfølgende sidene er skjematisk oppsett som viser planlagte fysiske og holdningsskapende tiltak som er vedtatt. Koordinering og tydeliggjøring av ansvar er avgjørende. Kostnader forbundet med drift og vedlikehold tas inn i tabellene der det er mulig. Tiltakene i handlingsplanens tiltaksdel er gruppert slik:

- ***Fysiske tiltak – kommunen:***  
*Dette er i all hovedsak fysiske tiltak på kommunale veier*
- ***Fysiske tiltak – kommunen/fylkeskommunen/staten:***  
*Dette er i all hovedsak fysiske tiltak langs fylkesveiene og E10, hvor fylkeskommunen og staten har ansvaret men hvor kommunen søker å påvirke og finansiere tiltak over bl.a. trafikksikkerhetsmidlene.*
- ***Holdningsskapende tiltak***
- ***Skoleskyss***



**TABELL 3:**  
**Tiltak som må utredes**

Nr.	Veinr	Område	Strekning	Tiltak
1		Melbu		Trafikkanalyse: Barn og unges skolevei skal først og fremst kartlegges – utført i 2020
2		Alle skoler		Barnetråkk: Ny kartlegging av trafikkfarlige strekninger – utført i 2020
3				Revisjon TS-plan I henhold til planstrategi, vedtatt av kommunestyret i 2016
4	KV1000 / KV2051 / KV2035	St.nes	Markedsgt/ W.D.Hals gt / Richard Withs gt	Krysset Markedsgata/ W.D Hals gate er det mest trafikkerte i Stokmarknes hva angår myke trafikanter. I tillegg oppfattes strekningen til Richard Withs gate som utrygg av de unge. Hvilke tiltak som er relevante må vi vurdere nærmere i plan for miljøgata.
5	KV2213 / KV2035	St.nes	Skarveien/ Richard Withs gt.	Krysset Skarveien/ Richard Withsgate er det nest mest trafikkerte i Stokmarknes hva angår myke trafikanter. I tillegg oppfattes strekningen som utrygg av de unge. Hvilke tiltak som er relevante må vi vurdere nærmere.
6	KV2213	St.nes	Skarveien fra T-kryss Skarveien/Nordnesveien Bakskaret til skolen/SFO	Barnetråkk: Opplevs som utrygg for barn og unge. Skolevei
7	KV2040	St.nes	Skolegata	Barnetråkk Opplevs som utrygg for barn og unge. Skolevei
8	KV2012	St.nes	Hauanveien øst	Barnetråkk Opplevs som utrygg for barn og unge. Skolevei
9	KV2023	St.nes	Lensmannsveien	Barnetråkk Opplevs som utrygg for barn og unge. Skolevei
10	KV2018	St.nes	Rådhusgata	Barnetråkk Opplevs som utrygg for barn og unge. Skolevei
11	KV2032 / KV2016	St.nes	Ivar Bergsmos gt/ Parkveien	Barnetråkk Opplevs som utrygg for barn og unge. Skolevei
12	KV2011	St.nes	Hadselåsveien	Barnetråkk Opplevs som utrygg for barn og unge. Skolevei
13	KV2207	St.nes	Nordnesveien / Kløverveien	Nordland politidistrikt har påpekt at dette er et farlig kryss. Hvilke tiltak er adekvate for å høyne trafikksikkerheten må utredes.

<b>Tabell 4</b>			
<b>Tiltak uten finansieringer</b>			
Uprioriterte tiltak er registrerte behov som ikke har fått en prioritert plass i handlingsplanen. Ved rullering av handlingsplanen vurderes disse til prioritering. Listen nedenfor er ikke satt opp i prioritert rekkefølge.			
Veinr	Område	Strekning	Tiltak
KV2032	Stokmarknes	Parkveien (barnehagen – skolen)	Fortau
KV2014	Stokmarknes	Idrettsveien	Fortau
KV3031	Melbu	Bergveien – Coldevins gt	Trafikksikkerhet kryss
KV2406/ KV2408	Stokmarknes	Måkeveien (fra FV82 til Svaneveien, øst)	Belysning. Gjennomført
KV2055	Stokmarknes	Havnegata	Le-skur /busskur ved Markedsbrygga/ torget. gjennomført
KV3032	Melbu	Vesterålshallen/ Havfisk stadion	Parkeringsplass
Kv3022	Melbu	Skilleveien (fra kryss Skogvn/ Gulstadvn og nordover)	Belysning
KV3024	Melbu	Skogveien	Fortau frem til eksisterende fortausløsning Gulstad. Har tidligere stått i tabell 1, men flyttet pga manglende finansiering
Kv2035	Stokmarknes	Richard Withs gt (fra Skarveien til V.D.Hals gt)	Fortau Har tidligere stått i tabell 1, men flyttet pga av manglende finansieringer Regulert
Kv3035	Melbu	Vikaveien	Fortau og oppgradering av kryss/ overgang til eksisterende fortau i Coldevins gt. Har tidligere stått i tabell 1, men flyttet pga manglende finansiering
KV2213	Stokmarknes	Skarveien (Fra Richard Withs gt til fylkesvei)	Fortau/ gatelys Kombineres med eget VA prosjekt.
KV2040	Stokmarknes	Skolegata (Fra Skarveien til V.D.Hals gt)	Fortau Mindre estimert trafikkbelastning i fremtiden. Har tidligere stått i tabell 1, men flyttet pga manglende finansiering Regulert
KV2406	Stokmarknes	Måkeveien (fra Solsiden til fylkevei)	Gang- og sykkelvei Tidligere stått i tabell 1, men flyttet pga manglende finansiering
KV2213/ Kv 2040/ Kv2032	Stokmarknes	Skarveien/ skolegata	Trafikksikkerhet kryss Tidligere stått i tabell 1, men flyttet pga manglende finansiering. Sees i sammenheng med fortau i Skolegata

## 10.2 Fysiske tiltak – kommunen/fylkeskommunen/staten

Tiltak som kommer inn under overordnede myndigheters ansvars- og myndighetsområder, og hvor kommunen ikke har vedtaksrett, men må søke å påvirke de eksterne etater via politiske kanaler til å prioritere samt gjennomføre tiltak kommunen mener er nødvendig. Hadsel kommune ønsker primært at fylkeskommunen selv gjennomfører ulike tiltak på/langs fylkesveiene da dette er en fylkeskommunal oppgave. Kommunens bidrag i slike saker vil være å utarbeide reguleringsplaner etter gjeldende lovverk. Unntaksvis kan kommunen bidra med en kommunal andel. Dette må skje etter en konkret vurdering av kommunestyret. Vedtak av handlingsprogrammet vil bli videresendt som innspill til fylkeskommunen.

<b>Tabell 5</b>							
<b>Gang- og sykkelveier og fortau – fylket er vedtaksmyndighet</b>							
Nr.	Veinr	Område	Strekning	Tiltak	Lengde (m)	Kalkulert kostnad	
1	Fv7634	Stokmarknes	Bergvikveien (Bergvikyn til Bergvika i tilknytning til boligområder på Rishaugen og Bjønneset)	Omregulering av vei i samarbeid mellom kommune og fylke Regulert På grunn av omorganisering har nå fylket overtatt vedlikehold av fylkesveiene og prosjektet er satt utsatt.	350		
2	Fv7634	Melbu	Coldevinsgate (fra Vikaveien til Sostien)	Fortau Regulert	332	7.432.950,- (2017)	
3	Fv82	Hadseløya	Gulstad – Steilo	Gang- og sykkelvei Under regulering Kalkyle ikke ferdig pr 29/5-2020 Kulturminneundersøkelse 2019	4750		
4	Fv82	Stokmarknes	Søndre – Hadsel kirke	Gang- og sykkelvei Under regulering Kulturminneundersøkelse 2019	3370	11.681.703,- (2018)	
5	Fv82	Stokmarknes	Industriveien – Hadselbrua	Gang- og sykkelvei Er med i ny reg.plan for industriområde Er påbegynt frem til nytt busstopp.	664	3.222.270,-	

<b>Tabell 6</b>							
<b>Miljøgater</b>							
Nr.	Veinr	Område	Strekning	Tiltak	Lengde (m)		
1	KV	Stokmarknes	Miljøgate, Markedsgata	Skal med i ny sentrumsplan. Det søkes om stedsutviklingsmidler. Avslag 2018	553		

<b>Tabell 7</b>					
<b>Belysning – fylkeskommunale veier</b>					
Fylkeskommunale veier blir i hovedsak belyst med veilys oppsatt- og drevet av Hadsel kommune. Det kan søkes om statlige trafiksikkerhetsmidler til belysning.					
Nr.	Veinr	Område	Strekning	Tiltak	Lengde (m)
1	Fv82	Stokmarknes	Industriveien – Rasteplass ved Hadselbrua	Er med i ny reguleringsplan for industriområdet Samkjøres med tiltak i tabell 5 nr 5 Gang- og sykkelveier Ønskelig med belysning helt frem til Hadselbrua. Det er planlagt belysning til og med ny busslomme som etableres i 2020.	660
2	Fv82	Stokmarknes	Sentrum til Søndre	Utskifting av lysanlegg. Nedslitt og dårlige kabler. Underdimensjonert Deler av det dårlige anlegget er skiftet, lysanlegget skal nå fungere pr 01.06.2020	1700

<b>Tabell 8</b>					
<b>Trafikkarfarlige kryss – felles med fylkeskommunal vei</b>					
Nr.	Veinr	Område	Strekning	Tiltak	
1	KV1000/ Fv82	Stokmarknes	Ranværingsgata – Fv82	Rundkjøring Tatt med i områdereguleringen for Stokmarknes sentrum Ikke tatt med i regional transportplan for 2020	
2	Kv2406/ Fv82	Stokmarknes	Måkeveien – Fv82	Utrygt å krysse veien Egen reguleringsplan utarbeidet i 2015 - Under prosjektering	
3	Kv2404/ Fv82	Stokmarknes	Hegreveien – Fv82	Utrygt å krysse veien Egen reguleringsplan utarbeidet i 2015 Under prosjektering	
4	KV2413/ Fv 82	Stokmarknes	Industriveien - Fv82	Utvidelse av kryss pågår mai 2020. Busstopp flyttes til østside av kryss og kjøreretning østover utvides med ett kjørefelt for avkjøring til industriområde.	
5	Fv82/ FV7636	Langøya	Avkjøring Sandnes		
6	Fv82/ Fv7642	Langøya	Avkjøring flyplassen	Bedre skilting (tas med i forbindelse med reguleringsplan for flyplassen)	
7	E10/ Fv7644	Austvågøya	Avkjøring Hanøya	Som følge av tidligere innspill	
8	E10/ Fv7630	Austvågøya/Raftsundet	Avkjøring E10 mot Digermulen	Som følge av tidligere innspill	
9	Fv7634/ Fv2216	Stokmarknes	Bergvikveien – Tømmervikveien	Stenges, ihht reg.plan og gjennomføring av VA-prosjekt	

<b>Tabell 9</b>			
<b>Tiltak som må utbedres – Fylkesveier</b>			
Tiltakene står ikke i prioritert rekkefølge			
Veinr	Område	Strekning	Tiltak
Fv7636 – Fv82	Langøya	Bitterstadveien – FV82	Krysset har nest mest ulykker i Hadsel. Hvilke tiltak som er relevante må vi vurdere nærmere
Fv7634 – Fv82	Melbu	Coldevinsgt – Strandgata (Fv82)	Krysse er noe uoversiktlig. I tillegg er her registret 8 trafikkulykker. Hvilke tiltak som er relevante må vurderes nærmere.
KV2213 – Fv82	Stokmarknes	Skarveien – Fv82	Gode siktlinjer men utflytende kryss. Hvilke tiltak som er relevante må vurderes nærmere.
KV2017-FV7634	Stokmarknes	John Bottolfsens gate – Nordnesveien (Fv82)	T-kryss der KV2017 er ganske bratt og kommer inn på skrå til Fv7634. Hvilke tiltak som er relevante må vurderes nærmere.
KV5105 – FV7636	Langøya	Sjyveien – Bitterstadveien (FV7636)	Dårlig siktforhold, trangt. Det må utredes tiltak for å forbedre trafikksikkerheten.
KV2007 – FV82	Stokmarknes	Vei mot lille-Børøya og T-kryss	Tvil om trafikksikkerheten er god nok – dette må utredes nærmere

<b>Tabell 10</b>			
<b>Tiltak uten finansiering – Fylkesveier og Europavei</b>			
Tiltakene står ikke i prioritert rekkefølge			
Veinr	Område	Strekning	Tiltak
FV7636	Langøya	Straumfjorden - Bitterstad	Oppsetting av leskur
Fv82	Langøya	Sortland – Melbu	Oppsetting av leskur
Fv822	Innlandet	Fiskfjord – Kaljord	Oppsetting av leskur
Fv7638	Strandlandet	Fiskebøl – Grunnfør	Oppsetting av leskur
Fv7638	Austvågøya	Bømyra – Fv82	Gang- og sykkelvei fra Bømyr til Fv82. Prioriteres først når reguleringsplanen for næringsområde på Fiskebøl er ferdig.
Fv7638	Strandlandet	Strønstad – Fiskebøl	Gang- og sykkelvei eller fortau. 2460 meter. Prioriteres først når reguleringsplanen for næringsområdet på Fiskebøl er ferdig.
Fv7636	Langøya	Sandnes – Hov	Gang- og sykkelvei 342 meter.
Fv82	Langøya	Grytting – Skagen kryss	Gang- og sykkelvei 5700 meter
Fv82	Langøya	Gjerstad – Sortland grense	Gang- og sykkelvei 1540 meter
Fv822	Innlandet	Innlandet skole og 4 km nordover og sørover	Gang- og sykkelvei 8000 meter
E10	Austvågøya	E10 (innenfor Hadsel kommune)	Gang- og sykkelvei

### 10.3 Holdningsskapende tiltak – opplæring i barnehager

I Forskrift om rammeplan for barnehagens innhold og oppgaver<sup>8</sup>. I fagområdet "Nærmiljø og samfunn" heter det blant annet at barnehagen skal bidra til at barna utforsker ulike landskap, blir kjent med institusjoner og steder i nærmiljøet og lærer å orientere seg og ferdes trygt. Personalet skal inkludere nærmiljø og lokale forhold ved planlegging og gjennomføring av aktiviteter. Våre barnehager har ansvar for at barna ferdes trygt i lokalmiljøet, og trafikkopplæring er en naturlig del av dette ansvaret.

### 10.4 Holdningsskapende tiltak – opplæring i skoler

I læreplanen er trafikk sikkerhet et forpliktende tema. Skolene har et ansvar for trafikkopplæringen i h.h.t til kompetansemålene på alle klassetrinn. Dette sikrer bedre kontinuitet i opplæringen. Det er muligheter for å integrere trafikkopplæringen i fagene, både som emner og eksempelstoff. Det er naturlig for skolene å organisere tiltak som kan bidra til å motvirke til at barn blir skadd i trafikken.

I Trygg Trafikk sin veileder *Særlig farlig eller vanskelig skolevei*<sup>9</sup> siteres kompetansemålene om trafikk i læreplanen:

Elevene skal:

- Kunne følge trafikkregler for fotgjengere og syklister. Kroppsøving etter 4. trinn.
- Kunne praktisere trygg bruk av sykkel som fremkomstmiddel. Kroppsøving etter 7. trinn.
- kunne gjøre greie for hvordan trafikk sikkerhetsutstyr hindrer og minsker skader ved uhell og ulykkenaturfag etter 10. trinn.

Tiltak som skolene kan/bør gjennomføre

- Refleksvest og ryggsekker til 1.klasse
- Refleksdagen markeres hver høst
- Bussvett aksjon
- Undervisning om trafikk på barnetrinn
- Sykkelpøve for 10-åringene ( i samarbeid med politi). Trygg Trafikk anbefaler at barn ikke ferdes på sykkel i trafikken før fylte 10 år. Ved fylte 10 år bør det gjennomføres sykkelpøve som innbefatter politikontroll av sykkelen, teori om trafikk skilt, presisjonssykling og en praktisk ferdighetsprøve i skolens nærområde.
- Barnetråkkregistrering ved hver skole i planperioden (i samarbeid med teknisk sektor)

#### Kjennetegn for 1.klassinger i trafikken:

- ✓ liten trafikkerfaring
- ✓ små av vekst som gjør det vanskelig for dem å se og bli sett
- ✓ ser detaljer, men oppfatter ikke alltid sammenhenger
- ✓ har vanskeligheter med å forstå det de ser og hører i trafikken
- ✓ klarer ikke å bedømme avstand og fart til biler som nærmer seg
- ✓ forstår ikke at biler kan dukke opp når de selv ikke ser dem
- ✓ følger regler ukritisk

Kilde: Trygg trafikk veilederen «Særlig eller vanskelig skolevei»

### 10.5 Skoleskyss

Førsteklassinger har rett til gratis skoleskyss hvis de bor mer en to kilometer fra skolen. Denne grensen økes til fire kilometer for 2. – 10. klasse. Men uansett veilengde har barna rett til skoleskyss hvis skoleveien er "særlig farlig eller vanskelig" (opplæringsloven § 7-1). Det er med andre ord et spørsmål om skjønn å vurdere om skoleveien er "særlig farlig".

Bestemmelsene for fri kommunal skoleskyss er i hovedsak begrunnet i manglende gangveg/fortau, manglende belysning og trafikkbelastning/fart på skoleveien. På Stokmarknes er begrunnelsen i tillegg særlig farlig kryssing av vei ved Børøybrua. Alle vedtak kan gjelde for hele skoleåret. Aktuelle strekninger tas ut av ordningen når gang- og sykkelvei er etablert.

Tabell 11 – Hvem har rett til skoleskyss	
Skole	Fri kommunal skyss i h.h.t. bestemmelser «Farlig eller vanskelig skolevei»
Innlandet skole	Alle elever som bor nord for skolen. For elever 1-4 klasse som bor sør for skolen.
Melbu skole	Alle elever som bor på Melbu vest, fra krysset Coldevins gate/ Vikaveien og vestover. Alle elever som bor østover – Gulstad etter avsluttet gang- og sykkelvei
Sandnes skole	Alle elever som bor vest for skolen etter avslutning av fortau. Alle elever som bor øst for skolen
Stokmarknes skole	For elever fra 1 til 4 klasse, som bor på Børøya. Alle elever vest av Markveien. For elever 1-4 klasse som bor østover – mot Melbu etter avsluttet gang- og sykkelvei. Etter gang- og sykkelvei er bygd vil krav på skoleskyss endres til 2 km for 1.-2.trinn og 4 km for 3.10.trinn.
Strønstad skole	Alle elever fra 1-10 trinn som bor i retning Fiskebøl

<sup>8</sup> <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2017-04-24-487>

<sup>9</sup> [https://www.tryggtrafikk.no/content/uploads/2014/04/Farlig\\_skolevei\\_veileder.pdf](https://www.tryggtrafikk.no/content/uploads/2014/04/Farlig_skolevei_veileder.pdf)

## 10.6 Øvrige tiltak

**Tabell 12 – Øvrige tiltak**

Hadsel kommune er klassifisert som en trafiksikker kommune. Dette betyr at vi skal gjøre lokalmiljøet trygt og godt gjennom et målbevisst og helhetlig arbeid med trafiksikkerheten. Hadsel kommunes trafiksikkerhetsarbeid defineres som en del av kommunens *folkehelsearbeid*.

Prioritet:	Tiltak:	Ansvarlig:	Kommentar
1	Forankring av delplanen i overordnet plan	Ordf./kommunedir.	I planprogrammet har kommunen vedtatt at vi skal kunne defineres som « <i>Trafiksikker kommune</i> » etter Trygg trafikk sine normer. Et av kravene er at kommunen har en trafiksikkerhetsplan som er forankret i fylkets trafiksikkerhetsplan og at planen har rullerings- og rapporteringsrutiner. Planen er forankret i kommuneplanen.
2	Lokalt trafiksikkerhetsutvalg	Kommunedir	I planprogrammet har kommunen vedtatt at vi skal kunne defineres som « <i>Trafiksikker kommune</i> » etter Trygg trafikk sine normer. Et av kravene er at kommunen har et eget trafiksikkerhetsutvalg.
3	Forankring av trafiksikkerhetsarbeidet	Kommunedir.	I planprogrammet har kommunen vedtatt at vi skal kunne defineres som « <i>Trafiksikker kommune</i> » etter Trygg trafikk sine normer. Et av kravene er at ansvaret for trafiksikkerhetsarbeidet skal forankres hos ordfører og rådmann. Delansvar kan ligge hos den enkelte etatsleder.
4	Oversikt over trafikkulykker og trafikkuhell i kommunen	Teknisk	I planprogrammet har kommunen vedtatt at vi skal kunne defineres som « <i>Trafiksikker kommune</i> » etter Trygg trafikk sine normer. Et av kravene er at kommunen har oppdatert oversikt over trafikkulykker og trafikkuhell (materiellskader) i kommunen. I planprogrammet står også at kommunen skal oppdatere lokalt kunnskapsgrunnlag, bl.a. ulykkesstatistikker. Kommunen kan til enhver tid innhente data fra Nasjonal veidatabank og SSB, og noe av dette er lagt til grunn for denne planen, og vil bli lagt til grunn ved rullering av handlingsplanen der det er hensiktsmessig å bruke slike data.
5	Trafiksikkerhet i kommunens HMS-system	Personal	I planprogrammet har kommunen vedtatt at vi skal kunne defineres som « <i>Trafiksikker kommune</i> » etter Trygg trafikk sine normer. Et av kravene er at kommunen har innarbeidet trafiksikkerhet i HMS/internkontrollsystemet som inneholder regler for reiser og transport i kommunens regi, og ved kjøp av transporttjenester.
6	Interne sjekklister i kommunens sektorarbeid	Kommunedir.	I planprogrammet har kommunen vedtatt at vi skal kunne defineres som « <i>Trafiksikker kommune</i> » etter Trygg trafikk sine normer. Et av kravene er at kommunen har innarbeidet kriteriene / sjekklister for kommunens sektorer (HR, barnehage, skole, kultur, helse og vei).
7	Trafikk- og støyanalyse Melbu inkludert barnetråkkregistreringer	Teknisk	Som nevnt er her utført trafikk- og støyanalyse samt barnetråkkregistreringer for Stokmarknes. Dette gjør at planleggingen, og byggesaksbehandlingen blir lettere ved at man har et bedre kunnskapsgrunnlag. Dette er særdeles viktig i forhold til trafiksikkerhetsarbeidet slik at dette kan bli mer målrettet. På Melbu mangler slikt, og med tanke på at Fv82 går gjennom de sentrale delene av Melbu er det svært viktig å prioritere kunnskapsinnhenting gjennom nevnte analyser. Kostnad ca. kr. 80-90.000,- (2018 kroner).
8	Trafikk- og støyanalyse Sandnes inkludert barnetråkkregistreringer	Teknisk	Samme forhold gjelder her som i foregående punkt. Trafikken er ikke like høy på Sandnes som i Melbu, og den nye gang- og sykkelveien på Sandnes vil bedre trafiksikkerheten betraktelig. Analysene på Sandnes er viktige, men bør prioriteres etter Melbu. Kostnad ca. kr. 80.000,- (2018 kroner).
9	Etablere Hjertesone-prosjekt i Hadsel	Oppvekstsjef	Gjennom prosjektet «Hjertesone» <sup>10</sup> oppfordres skoler i hele landet til å skape et bilfritt miljø rundt skolen. Dette gjør skoleveien tryggere og kan motivere flere barn og unge til å gå og sykle til skolen.
10	Markere Refleksdagen	Teknisk	
11	Markere Trafikkofrenes dag	Teknisk	

<sup>10</sup> Se Nasjonalt senter for mat, helse og fysisk aktivitet: <http://mhfa.no/hjertesone-for-tryggere-skolevei-og-aktive-barn/>

