



## Kommunedelplan, hovedplan for vei 2020-2030

## Innhold

1 - Innledning.....	5
1.1 - Hvorfor trenger vi hovedplan vei? .....	5
2 - Bakgrunn .....	6
3 - Overordnede føringer .....	7
3.1 - Lover og forskrifter .....	7
3.2 - Nasjonale og regionale føringer .....	7
3.3 - Kommunale føringer .....	7
3.3.1 - Føringer i kommuneplanens samfunnsdel .....	8
3.3.2 - Mål i trafikksikkerhetsplanen .....	8
4 - Status for kommunale veier .....	9
4.1 - Dagens tekniske anlegg .....	9
4.3 - Drift og vedlikehold .....	9
4.3.1 - Veielementer .....	9
4.4 - Trafikkulykker .....	11
5 - utfordringer .....	11
5.1 - utfordringer generelt .....	11
5.2 - utfordringer innenfor trafikksikkerhet.....	12
5.3 - utfordringer innenfor fremkommelighet.....	13
5.4 - utfordringer innenfor folkehelse og miljø .....	13
5.5 - utfordringer innenfor ressursbruk og servicenivå .....	14
6 - Mål og strategier .....	15
6.1 - Ambisjonsnivå .....	15
6.2 - Mål.....	15
6.3 - Delmål .....	15
6.3.1 - Delmålområde 1: Trafikksikkerhet .....	15
6.3.2 - Delmålområde 2: Fremkommelighet .....	16
6.3.3 - Delmålområde 3: Folkehelse og miljø.....	16
6.3.4 - Delmålområde 4: Smart gjennomføring .....	16
6.4 - Strategier .....	16
6.4.1 - Strategier for trafikksikkerhet .....	16
6.4.2 - Strategier for fremkommelighet .....	16
6.4.3 - Strategier for folkehelse og miljø.....	16
6.4.4 - Strategier for smart gjennomføring .....	17
7 - Retningslinjer for omklassifisering av vei .....	17

8 Retningslinjer for at en vei kan være kommunal .....	18
9 – Retningslinjer for kommunale veilysanlegg .....	19
9.1 - Etablering og vedlikehold .....	19
9.2 – Styring .....	19
9.3 - Tenne- og slukketider .....	19
9.4 - Europavei og privat vei .....	19
9.5 - Omklassifisering veilysanlegg .....	19
9.6 - Kriterier kommunale veilysanlegg .....	19
9.6.1 - Kriterier fylkesvei .....	19
9.6.2 - Kriterier kommunal vei .....	20
10 - Handlingsprogram for anlegg og tiltak .....	21
10.1 - Finansiering av tiltak .....	21
10.2 - Prioriterte tiltak med budsjettdekning .....	22
11 Begreper .....	23

<b>Navn på plan:</b>	Hovedplan vei
<b>Kommune:</b>	1866 Hadsel

<b>Ettersynsvedtak – forslag til plan:</b>	
<b>Endelig vedtak i kommunestyret:</b>	
<b>Start kommunal saksbehandling:</b>	Oktober 2019
<b>Styringsgruppe:</b>	Formannskapet/ planutvalget
<b>Saksbehandler:</b>	Line A Jakobsen, prosjektleder Katja Poriaz-Hjertaas, fagleder teknisk drift Sigrid Moe, prosjektingeniør Hans Christian Haakonsen, spesialrådgiver plan/utvikling
<b>360 saksnr.:</b>	

<b>Adresseinformasjon:</b>	Hadsel kommune, Rådhusgata 5, 8450 Stokmarknes epost: <a href="mailto:postmottak@hadsel.kommune.no">postmottak@hadsel.kommune.no</a> Tlf.: 76 16 40 00
----------------------------	--

## 1 - Innledning

Samferdsel er en grunnleggende basisaktivitet i samfunnet, et godt utbygd veinett og fungerende veinett har stor betydning for innbyggerens hverdag, fra å være lekeplass og skolevei til å muliggjøre fritidutfoldelse og rasjonell transport.

Virksomhetsområde VEIER er en kompleks og sammensatt del av det kommunale arbeids- og ansvarsområde. Mens den enkelte veibruker, kjørende eller gående, opplever veinettet som en sammenhengende helhet, er forvaltningen av veinettet fordelt på flere nivåer og organisasjonsenheter.

Det er flere veiforvaltere;

### *Fylkeskommunen*

Eier og forvalter fylkesveinettet og ivaretar en rekke samordningsfunksjoner regionalt. I tillegg er fylkes kommunen en viktig aktør i trafikksikkerhetsarbeid og for en del oppgaver knyttet til samferdsel (kollektivtransport, konsesjoner mv.)

Alle aktiviteter knyttet til planlegging, utbygging, drift og vedlikehold av fylkesveinettet er pr i dag overlatt til Statens vegvesen, men fra 1.januar 2020 tar fylkeskommunen over dette arbeidet.

### *Kommunen*

Ivaretar kommunale veier og aktiviteter knyttet til planlegging, utbygging, drift og vedlikehold. Kommunen har flere avdelinger som er involvert i dette arbeidet, blant annet planavdeling og driftsavdeling.

## 1.1 - Hvorfor trenger vi hovedplan vei?

- Hensikten med planen er å samle ulike tiltaksområder innenfor virksomhetsområdet vei og samferdsel.
- Hovedplan vei ønsker å se på drifts-, vedlikeholds- og forvaltningsoppgavene i sammenheng med investeringene.
- Det er ønskelig å skape et helhetlig styringsverktøy med politisk forankring, der målet er å synliggjøre betydningen av veinettet og at driftsnivået legges på et forsvarlig nivå.
- Hovedplanen synliggjør behov for tiltak fra ulike trafikantgrupper.
- Hovedplanen gir en oversikt over verdiene som kommunen har lagt ned i veinettet og verdiforringelse som følge av knappe ressurser til drift og vedlikehold av veinettet over mange år.
- Det vil alltid være forskjell mellom ønsker/behov og tilgjengelige ressurser. Det vil derfor være nødvendig med prioritering av tiltakene

Hovedplan for kommunale veier er ment å legge et viktig grunnlag for samarbeid og helhetlig planlegging og styring.

## 2 - Bakgrunn

Hadsel kommune har ingen egen hovedplan for vei, dog ble det lagt føringer for fagområdet i tidligere versjoner av kommuneplanens arealdel. Disse kan ikke benyttes for å møte dagens utfordringer. I kommunens planstrategi 2016-2019<sup>1</sup> vedtok kommunestyret at her skulle lages en ny hovedplan for vei. Et felles planprogram for hovedplaner for vei, vann og avløp ble stadfestet av formannskapet 16/5-2019 jf. sak 57/19<sup>2</sup>.

I planprogrammet legges det opp til 3 separate planer: en for vei, en for avløp og en for vann. Denne kommunedelplanen handler om vei. I planprogrammets kapittel 7.1 «*Problemstillinger knyttet til kommunedelplan vei*» står anført hva den nye hovedplanen for vei skal svare for (sitat):

- 1. Hvordan kan veisystemene i Hadsel sikre en miljøvennlig, effektiv og brukerorientert transport innad i kommunen?**
- 2. Er det vesentlige forhold ved dagens organisering av investering og drift som kan gjøres mer effektivt i fremtiden?**
- 3. Hvordan kan en fremtidig utvikling av kommunens egen driftsorganisasjon bidra til å sikre en enda bedre standard på det kommunale veinettet?**
- 4. Er det behov for en gjennomgang av dagens kommunale veinett med sikte på omklassifisering?**
- 5. Bør det etableres en kommunal veinormal som gir forutsigbarhet for innbyggere og næringsliv, og vil en slik innføring være vesentlig kostnadsdrivende?**
- 6. Kan det gjennom kunnskapsgrunnlaget innhentet ved utarbeidelsen av planen etableres en dynamisk oversikt over veistandard og investeringsbehov/etterslep?**
- 7. Er det kjente/sannsynlige utviklingstrekk innen bilteknologi, aksellast eller andre forhold som bør drøftes og påvirke valg av tiltak i kommunedelplanens handlingsdel?**

Uansett er de ulike behov innenfor området mye større enn det vi faktisk kan få til, hvilket fordrer prioriteringer fra kommunens side. Prioriteringer må gjøres med bakgrunn i en på forhånd fastsatt politikk slik at arbeidet får en retning.

Hovedplan for vei har 4 innsatsområder:

- **Trafikksikkerhet**
  - Ivaretar overstående punkt 1, 3, 5, 6, 7
- **Fremkommelighet**
  - Ivaretar overstående punkt 1, 3, 4, 5, 6
- **Folkehelse og miljø**
  - Ivaretar overstående punkt 1, 2, 3, 5, 6, 7
- **Smart gjennomføring**
  - Ivaretar overstående punkt 1-7

---

<sup>1</sup> Se kommunens hjemmeside: <https://www.hadsel.kommune.no/vedtatte-planer.351832.no.html>

<sup>2</sup> Jf. sak nr. 18/03493

### 3 - Overordnede føringer

Kommunen må forholde seg til ulike statlige myndigheter, og rammeverket finnes i en rekke lover og forskrifter. I tillegg må hensyntas kommunale planer, vedtak, bestemmelser, tillatelser, avtaler og standarder.

#### 3.1 - Lover og forskrifter

- Forvaltningsloven
- Veglova
- Vegtrafikkloven
- Folkehelseloven
- Forurensningsloven
- Vannressursloven
- Plan – og bygningsloven
- Forurensningsforskriften
- Vannforskriften
- Forskrift om alminnelige regler om bygging og vedlikehold av avkjørsler fra offentlig veg
- Forskrift om forbud mot variabel reklame langs offentlig veg
- Forskrift om saksbehandling og ansvar ved legging og flytting av ledninger over, under og langs offentlig veg
- Forskrift om eigendomsinngrep etter veglova
- Forskrift om parkeringstillatelse for forflytningshemmede
- Forskrift om offentlige trafikkskilt
- Yrkestransportforskriften
- Kjøretøyforskriften

#### 3.2 - Nasjonale og regionale føringer

- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023, vedtatt ved kongelig resolusjon 14/5-2019
- Nasjonal transportplan
- Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg
- Nasjonal gåstrategi
- Nasjonal sykkelstrategi
- Statens vegvesens vegnormaler
- Fylkesplan for Nordland fylkeskommune
- Regional transportplan for Nordland fylke
- Regional plan for vannregion Nordland og Jan Mayen
- Regional folkehelseplan for Nordland
- Regional handlingsplan for universell utforming
- Regional strategi for stedsutvikling
- Regional plan - Klimautfordringene i Nordland,
- Regional klimaprofil for Nordland
- Regional nærings og godsstrømsanalyse – «Fra kyst til marked»

#### 3.3 - Kommunale føringer

- Kommuneplanens samfunnsdel
- Kommuneplanens arealdel
- Kommunal planstrategi 2016-2019
- Kommunedelplan for trafikksikkerhet
- Kommunedelplan, klima og energiplan (under revisjon)
- Lokal vegnorm

- Lokale retningslinjer for utforming avkjørsel
- Lokale retningslinjer for brøyting
- Lokale retningslinjer for veg og gatelyst
- Skiltplan for kommunale veger
- Kommunal frikjøpsordning for parkeringsplasser vedtatt av kommunestyret 31/5-2018
- Pålegg fra Fylkesmannen om registrering og tømning av sandfang

### 3.3.1 - Føringer i kommuneplanens samfunnsdel

Jf. kommuneplanens samfunnsdel:

- Jf. kap. 2.1.7 Arealbruk
  - Delmål 2: «Fokus på kvalitet og miljø i måten vi utformer og bygger i kommunen»
  - Delmål 3: «Et kommunikasjonstilbud og en infrastruktur som fremmer næringsutvikling og bolyst», jf. kulepunkt 2: «Vi skal bidra til opprusting av vegnettet». Jf. kulepunkt 5 «Vi skal sikre en infrastruktur med helhetlige trafiksikkerhetstiltak».
  - Delmål 4: jf. kulepunkt 9 «Vi skal legge til rette for kollektive transporttilbud, samt muligheter for å gå eller sykle mellom daglige gjøremål»
- Jf. kap. 2.2.6 «Kommunal infrastruktur» jf. underkapittelet «Veger» der følgende delmål og retningslinjer er vedtatt:
  - Delmål: «Det skal være god standard på offentlige veger»
  - Delmål: «Påvirke Statens vegvesen med flere til å prioritere investeringer i riks- og fylkesveier i kommunen og regionen»
    - Retningslinje: «Fremme prioriterte innspill til rullering av Statens veg- og trafikkplan for Nordland»
    - Retningslinje: «Samarbeide regionalt for å fremme Vesterålens behov for investeringer på riks- og fylkesveier»
    - Retningslinje: «Prioritere tiltak knyttet til økt trafiksikkerhet, redusert miljøbelastning fra veitrafikk og bedret tilknytning til næringsarealer»
    - Retningslinje: «Påvirke fylkeskommunale anbudsprosesser for kollektivtrafikk i regionen, slik at innbyggerne blir tilgodesett»
    - Retningslinje: «Utarbeide plan for opprusting og overdraing av kommunale veier til private»
    - Retningslinje: «Prioritere vedlikehold og fornying av de kommunale veiene»

### 3.3.2 - Mål i trafiksikkerhetsplanen

Trafiksikkerhetsplanen er en kommunedelplan og er således likestilt med den nye veiplanen i planhierarkiet. De er nært faglig knyttet i hop. Utfordringen blir å sammenkoble disse to, slik at de utfyller hverandre og ikke havner på kollisjonskurs.

Trafiksikkerhetsplanen har følgende hovedmål og delmål:

- Hovedmål: «**All ferdsel i Hadsel skal skje på en trafiksikker og miljøvennlig måte**».
- Delmål: «Hadsel kommune vil ha:
  - Sikre skoleveier
  - Sikrere Fv82 gjennom sentrumsområder



- Sikre boligområder og nærmiljø
- Gode holdninger hos trafikantene
- Flere gående og syklende
- Kommunen skal oppnå kriteriene i "Trafikksikker kommune"

## 4 - Status for kommunale veier

### 4.1 - Dagens tekniske anlegg

De tekniske anleggene som ivaretas av kommunen er som følger

- 107 km med kommunale veier
- Ca. 500 trafikkskilt og gatenavnskilt
- 2.900 veilys
- 4.000 parkeringsplasser som er åpne for alle

### 4.3 - Drift og vedlikehold

Hadsel kommune har ansvar for drift og vedlikehold av alle kommunale veier. Dette innebærer snøbrøyting, strøing, bortkjøring av snø, feiing, gaterenasjon, tømning av sandfang, grøfterensk, rydding av siktlinjer, lapping av asfalt og asfaltering, i tillegg til rehabilitering og oppgradering. Ansvarer omfatter også drift og vedlikehold av veilys og skilting. Det er et etterslep med hensyn til behovet for vedlikehold og oppgraderinger, noe som fordrer prioriteringer fra kommunens side.

#### 4.3.1 - Veielementer

##### *Kjørebane*

Kommunen har ikke en helhetlig oversikt over tilstanden på kommunale veier. Til nå har det heller vært at man tar problemene når de kommer. Det må derfor utarbeides en egen tilstandsrapport.

##### *Vintervedlikehold kjørebane*

Kommunen brøyter i dag kommunale og noen private veier. Private veier innvilges brøyting der det er interesse for samfunnet.

Det vil alltid være forskjell mellom ønsker og tilgjengelige ressurser, derfor er det viktig at prioriteringer gjøres.

Kommunale veier som ikke har fastboende, blir som hovedregel ikke vedlikeholdt av kommunen.

Kommunen skal bidra til at det er lett å komme frem på offentlig veier. Dette gjelder spesielt for utrykningskjøretøyer, busser, renovasjonsbiler, brøytebiler, syklende og gående. Tjenesten skal også bidra til ryddige parkeringsforhold for å bedre trafikksikkerheten.

Andre aktører som skal arbeide på og i kommunal vei må etter søknad få godkjenning av kommunen.

##### *Sommervedlikehold kjørebane*

Kommunen har sommervedlikehold kun på kommunale veier.

Sommervedlikehold inneholder

- Utskifting av stikkrenner
- Grøfting

- Oppgrusing
- Asfaltering og reasfaltering
- Tømming av sandfang
- Rydding av siktlinjer
- Annet relevant vedlikeholdsarbeid

#### *Fortau og gang- og sykkelveier*

Herunder kommer fortau og gang- og sykkelveier langs kommunale veier, samt torg og plasser

Kommunen har ikke en helhetlig oversikt over tilstanden for fortau og gangveier. Til nå har det heller vært at man tar problemene når de kommer. Det må derfor utarbeides en egen tilstandsrapport.

#### *Vedlikehold*

Kommunen brøyter i dag kommunale gang- og sykkelveier, samt torg og plasser utenfor kommunale bygninger.

Kommunen skal bidra til at det er lett å komme frem, spesielt for gående og syklende. Kommunen skal også bidra til ryddige forhold utenfor kommunale bygg, som skole, sykehjem, rådhus, barnehager etc.

#### *Kulverter og broer*

Kulverter ivaretar større bekker og elver, for eksempel sykehuselva på Stokmarknes.

#### *Drenering*

Grøfter, kummer, sluk med tilhørende ledningsnett og stikkrenner som drenerer veiarealene.

Vedlikehold foretas ved behov.

#### *Gatebelysning*

Kommunen har i utgangen av 2019, ansvar for 2.900 gatelys. Kommunen eier og drifter samtlige lys langs kommunale veier, og de aller fleste langs fylkesveier. Det er i dag betydelige drifts- og vedlikeholdskostnader knyttet til anleggene, i tillegg til at man har et stort etterslep på vedlikeholdet.

Det er også usikkerhet rundt eierskap og driftsansvar ved enkelte anlegg satt opp på dugnad som tidligere er driftet av lokale veilyslag. Disse anleggene er ikke formelt overtatt av kommunen, men kommunen har drevet enkelt vedlikehold de siste årene. EUs vedtak om forbud mot eksport av kvikksølv førte til at utfasing av lyskilder med kvikksølv ble faset ut fra 2015. Det er behov for å fremskynde utskiftningen av disse lyslyskildene, da dagens utskiftning ikke holder tritt med når disse lyskildene slukker.

### *Trafikkskilt og gatemøbler*

Trafikkveilnings- og serviceutstyr til trafikantene. Skilter, leskur, sykkelstativer, benker, søppelkasser, veioppmerking, veibommer, med mer.

Det finnes ca. 500 trafikk skilt langs kommunale veier i Hadsel. Kommunen er vedtaksmyndighet for trafikkskilt på kommunale veier, unntak skilt som kun veidirektoratet eller regionveikontoret kan vedta, jfr. veivesenets håndbok N300. Det er ut fra skiltplanen lettere å vurdere hvor det er behov for skilting og få en ensartet praksis i forhold til trafikkskilt. Der er også utarbeidet retningslinjer for skilting i skiltplanen.

## 4.4 - Trafikkulykker

Jf. tabell i kommunens trafikksikkerhetsplan

## 5 - utfordringer

### 5.1 - utfordringer generelt

Det vises til beskrivelse i kommunal planstrategi, jf. kapittel 3, og stadfestet planprogram jf. kap. 2.1. Følgelig vektlegges endringer i demografi, sentraliseringstrekk ved bosettingsmønster nasjonalt og internasjonalt, samt behovet for effektiv og god planlegging av kommunal infrastruktur. Med en antatt større befolkning i et langsiktig perspektiv vil det også være viktig å legge til rette for at statlige mål som fortetting gjøres mulig. Investeringer i vei må gjøres med sikte på å takle fremtidige behov. Ut over de vi kjenner konkret i dag. Det må videre sees på de lokale faktorer som vi er kjent med, som planlegging av nye boligområder og tilflytting knyttet til større næringsetableringer. Som for industriområdet Børøya må det legges til grunn at økt tilgang på kommunalt næringsareal øker sannsynligheten for tilflytting. Da må det også legges til rette gjennom all planlegging for at dette kan skje på mest mulig effektivt vis av hensyn til kommunal infrastruktur, miljø og økonomi.

Behov og ønsker vil alltid være større enn det vi klarer å få til. Det er en kjensgjerning at kommunen har etterslep på mange områder, og dette har medført engasjement blant kommunens borgere. Eksempler som gatelys, gang/sykkelvei, reparering av vei er alle områder der det er mye engasjement. Dette er selvfølgelig bra, men vi er tvunget til å foreta prioriteringer- og utvelgelse av ulike tiltak og da kan man ikke gjøre alle til lags. Til grunn for slike må her fastlegges kriterier/ prinsipper, ellers kan ting slå tilfeldig ut. Ressurssterke grupper ønsker kan bli prioritert framfor ønsker fra grupper som ikke har høy status eller ressurser til å hevde sine rettigheter, eksempelvis barn & unge. Dette er ikke en likeverdig og rettferdig fordeling. Vi kan si at her finnes 4 kriterier for prioriteringer:

- **Nyttekrteriet**, *Et tiltaks prioritet øker i tråd med den forventede nytten av tiltaket. For kommunen vil eksempelvis veisystemer som binder sammen tettsted og bygder og veisystemer som knytter viktige samfunnsfunksjoner være nyttige.*
- **Ressurskrteriet**, *Et tiltaks prioritet øker desto mindre ressurser det legger beslag på.*

- **Alvorlighetskriteriet**, Et tiltaks prioritet øker i tråd med alvorligheten av tilstanden. En tilstands alvorlighet vurderes ut fra eksempelvis konsekvenser for liv & helse. Her kommer eksempelvis trafiksikkerhet inn, herunder f.eks. trygg skolevei
- **Fordelingskriteriet**, Et tiltaks prioritet settes ut fra en slags geografisk fordeling, f.eks. «bygd A fikk i fjor så nå er det bygd B sin tur», eller ut fra en slags «sentrum-periferi forståelse»: «Alt skal til byen, vi må derfor få mer til bygdene/bygda». Kriteriet kan også inneholde andre fasetter.

I praksis vil slike kriterier ofte være mer eller mindre sammenblandet, og brukt med forskjellig styrke fra tiltak til tiltak. Politikkutøving kjennetegnes også ofte med ulike kompromiss-løsninger. Dette gjelder også dette området. Planleggingen må på sin side være langsiktig og forutsigbar. En kurs må velges og systematisk følges opp. Mål, strategier og kriterier må derfor vedtas. Deretter er utfordringen at de folkevalgte må følge disse.

I denne planen ser kommunen for seg følgende 4 innsatsområder:

- **Trafiksikkerhet**
- **Fremkommelighet**
- **Folkehelse og miljø**
- **Smart gjennomføring**

## 5.2 - utfordringer innenfor trafiksikkerhet

Tradisjonell veidrift har vært fokusert på biltrafikken og dette gjelder også for Hadsel kommune. Moderne veidrift ser på alle trafikantgrupper i sammenheng og fokuserer på et balansert tilbud og universell utforming. Dette krever omstrukturering og endringer.

Det har vært gjort et godt trafiksikkerhetsarbeid i kommunen over flere år og for å kunne sikre fremtidsrettede løsninger for ferdsel i og gjennom kommunen, må det avsettes tilstrekkelig og trafiksikre arealer for gående, syklende og kollektivtransport.

De siste årene har kommunens trafiksikkerhetsarbeid i stor grad vært rettet mot de yngste og de eldste trafikantene i form av fysiske tiltak i nærheten av skoler, barnehager, eldrecentre og sykehus. Dette arbeidet har sine røtter i barnetråkkmålinger og trafiksikkerhetsplan.

Ved de fleste barneskolene er det problemer knyttet til foreldrekjøring i forbindelse med levering og henting av skolebarn. Det er gjort fysiske tiltak for å skille biler og gående skolebarn. Noen steder er det plassmangel eller topografi som gjør det vanskelig å få til ønskelige løsninger. Samtidig vet man at skoleveien, i tillegg til å gi barna verdifull trafikkerfaring, er en viktig voksenfri arena der vennskap knyttes, konflikter løses og nærmiljøet brukes. Når barn går til skolen, lærer de nærmiljøet å kjenne.

Flere strekninger på fylkesveinettet har mye gjennomgangstrafikk, også med en del tungtrafikk. Samtidig er disse veiene mye brukt av myke trafikanter som ferdes på langs og på tvers av veien. Det vil fortsatt brukes både som transportfunksjon og ferdsel for myke trafikanter.

### 5.3 - utfordringer innenfor fremkommelighet

Regjeringen har vedtatt at Norge skal være universelt utformet innen 2025. Universelt utformede utearealer betyr at offentlige områder skal være lett tilgjengelig for alle grupper av brukere, ikke bare de med spesielle behov. Universell utforming (UU) innen veiplanlegging innebærer tilrettelegging slik at flest mulig skal kunne bruke transportsystemet på en likestilt måte. Hindringer i transportsystemet er i hovedsak knyttet til:

- Bevegelse
- Orientering
- Lesbarhet

For å kunne dekke behovene til flest mulig, må en ta utgangspunkt i de som har størst behov. Dette er blant annet knyttet til bredder, lengder, stigninger og lesbarhet. Gangarealer skal anlegges med flatt, jevnt belegg og må framstå med kontrast til omgivelsene. Gater og gatekryssinger må utformes enkelt og logisk slik at trafikkmiljøet blir lett å forstå og huske. Enkle gatesnitt med langsgående linjer og klart definerte krysningssteder vinkelrett på fortau, korte kryssingsavstander og klare skiller mellom trafikantgrupper gjør trafikkmiljøet lett å forstå for alle. Blinde og synshemmede har behov for ledelinjer. Det er fordelaktig med naturlige ledelinjer som for eksempel fortauskant, asfaltkant, rekkverk/gjerde, mur, hekk eller fasade. Uten naturlige ledelinjer må kunstige ledelinjer etableres for å opprettholde kontinuiteten. Ved utarbeidelse av reguleringsplaner skal hensynet til UU ivaretas, og dette er spesielt viktig i sentrumsområder. På gang- og sykkelveier i område utenfor sentrum, må kravet til UU vurderes opp mot den generelle stigningen på veiene i området. Det er en utfordring at eksterne aktører som graver i kommunal vei ikke kan pålegges å oppgradere veianlegget i henhold til gjeldende krav om UU, og kommunen har ikke avsatt ressurser til å bidra til dette. Driften av veiene er viktig for universell utforming, og dette gjelder spesielt om vinteren. Hadsel kommune har vinterberedskap med gitte kriterier for når og hvordan det skal brøytes og strøs. Det leies inn ekstern entreprenør som brøyter kommunens veier, men kommunen overtar mer og mer brøyting selv.

### 5.4 - utfordringer innenfor folkehelse og miljø

Folkehelse er befolkningens helsetilstand og hvordan helsen fordeler seg i en befolkning. I folkehelseloven er angitt kommunens ansvar i kapittel 26, jf. § 4: *Kommunen skal fremme befolkningens helse, trivsel, gode sosiale og miljømessige forhold og bidra til å forebygge psykisk og somatisk sykdom eller lidelse og bidra til utjevning av sosiale helseforskjeller og bidra til å beskytte befolkningen mot faktorer som kan ha negativ innvirkning på helsen.* Videre står at *kommunen skal fremme folkehelse innen de oppgaver og med de virkemidler kommunen er tillagt, herunder ved lokal utvikling og planlegging, forvaltning og tjenesteyting.*

I kommuneplanens samfunnsdel 2007-2017 står bl.a. at folkehelse er sentralt for en positiv samfunnsutvikling. Senere i planen, jf. kap. 2.1.10, fremgår det at vi må bl.a. ha fokus på å integrere folkehelse i all planlegging. Som med trafikksikkerhetsplanen vil den nye folkehelseplanen være nært knyttet opp mot hovedplan vei.

Folkehelse er bl.a. nært knyttet til fysisk aktivitet. Tilrettelegging av arealer og infrastruktur som fremmer aktiv transport mellom steder der innbyggerne ønsker å oppholde seg, er derfor viktig i et folkehelseperspektiv.

De senere års ustabile vintre med hyppige skifter mellom mildt og kaldt vær vil raskere bryte ned veidekker og veifundament. Økende tungtrafikk, eksempelvis som følge av utbygging, vil forverre dette ytterligere. Nedbrytingen forsterkes ved at vannet ikke blir ledet godt nok bort fra veien til grøfter og sluk.

Hadsel komme er blant mange kommuner i Norge som har overflatevann og dreneringsvann kombinert med avløp fra bygninger. Dette systemet skaper unødvendig slitasje på pumpestasjoner for avløp og renseanlegg og kan ved for mye nedbør føre til tilbakeslag av avløp til boliger med store skader.

### **5.5 - utfordringer innenfor ressursbruk og servicenivå**

Dersom grøfter, stikkrenner, sluk og sandfang ikke renskes tilstrekkelig vil vann trenge inn i veikroppen. Dette vil svekke veienes bæreevne og dermed redusere veidekkets levetid, og behovet for å utbedre skader vil øke. Tilsvarende virkning vil oppstå ved stor grad av krakelering og sprekker i dekket. Eksisterende asfaltdekke vil da danne et dårlig grunnlag for reasfaltering slik at hele det gamle asfaltdekket først må fjernes. Legges ny asfalt oppå et dårlig underlag vil den nye asfalten sprekke opp igjen etter kort tid ettersom underlaget er for ujevnt. Det er derfor svært viktig at det ikke går for lang tid mellom hver reasfaltering. I enkelte tilfeller må det vurderes en større rehabilitering av vei.

Underbudsjetteringer av veivedlikehold kan medføre umiddelbare kostnader som følge av flomskader og trafikkskader. På lang sikt kan det resultere i høyere kostnader til drift og vedlikehold av veien. Bilparken og kollektivtransporten er i endring. Antall el-biler er økende, og det kan de nærmeste årene bli behov for ladestasjoner både for biler og busser.

Det er driftsmessig utfordrende med stedvis manglende eierskap til veigrøft og frisiktsoner. Mulighet for opparbeidelse av fortau er også en utfordring ved manglende eierskap til grunnen. Arealer til sikt, tilgjengelighet og grøft bør alltid være i offentlig eie for å få nødvendig kontroll og rettighet til drift. For etablering av fortau, særlig i nærheten av skoler, må erverv av grunn vurderes.

Parkering langs trange gater på sommeren er en utfordring for trafikksikkerhet, men enda verre på vintertid da brøyting er nesten umulig å gjennomføre. Skilteparkering forbudt i de verste gatene.

Der overvann og avløp går i samme rør, kan det forekomme tilbakeslag av avløpsvann til bygninger og oppå veier.

Det er ikke uvanlig at grunneiere har benyttet kommunal veigrunn til beplantning og egne konstruksjoner, typisk hekker, mur, belegningsstein og biloppstillingsplasser. Dette har utviklet seg over flere år og gir utfordringer knyttet mot frisiktsoner, overvannshåndtering og gjennomføring av VA-rehabiliteringsprosjekt.

Kommunen får mange henvendelser og innspill fra innbyggere og næringsliv som gjelder drift og forvaltning av veinettet. Utfordringen er at kommunikasjon ofte krever mye tid og til tider kan være ineffektiv.

## 6 - Mål og strategier

### 6.1 - Ambisjonsnivå

Kommunens ambisjoner innenfor området kan være alt fra å ha det slik det er i dag til å ha det beste veisystemet man kan oppnå. Som for kommunedelplan, skolebruksplanen og omsorgsplanen vektlegges også her en plan som skal være **forsvarlig** og **bærekraftig**. Med forsvarlig menes at kommunale veier og tjenester innenfor området skal være i samsvar med lover og forskrifter. Tilbudet- og de investeringer man skal foreta seg må være økonomisk, faglig, strukturelt og teknisk bærekraftig. Bærekraftig betyr at ressursene på sikt skal være til stede og på en slik måte at kommunen i størst mulig grad får langsiktige og forutsigbare løsninger.

### 6.2 - Mål

Hensikten med å formulere **mål** i plan er i forkant å presisere hva man vil oppnå, og i etterkant å kunne kontrollere i hvilken grad en har greid det. Mål skal uttrykke en ønsket tilstand eller resultat. Det må være et reelt og omforent behov for å sette et mål og målet må kunne gi effekt – ellers gir det ingen mening. Det kan formuleres delmål under hovedmålet, men vi bør ikke ha flere overordnede mål.

Følgende hovedmål settes:

***Kommunen skal sikre et forsvarlig og bærekraftig tjeneste- og investeringsnivå innenfor vei og veirelaterte tjenester***

### 6.3 - Delmål

#### 6.3.1 - Delmålområde 1: Trafikksikkerhet

Målområdet henger tett sammen med den kommunale trafikksikkerhetsplanen og delmålene under vil i stor grad henge sammen med denne planen. Følgende delmål gjelder:

- a) *Det skal ikke forekomme dødsulykker ved ferdsel på det kommunale veinettet*
- b) *Alvorlige trafikkskader skal forebygges så langt det lar seg gjøre*

- c) *Barn, barnefamilier, eldre og funksjonshemmede skal oppleve det som enkelt og trygt å ferdes til fots, med sykkel, rullestol, barnevogn og ved bruk av kollektivtransport.*

#### **6.3.2 - Delmålområde 2: Fremkommelighet**

- a) *I oppbyggingen av det kommunale veinettet skal gående, syklende og kollektivtransport prioriteres i nevnte rekkefølge*
- b) *Vintertid prioriteres brøyting/strøing som følger:*
- 1. Bussveier/hovedveier/skoleveier/hjemmetjeneste/sykehus/sykehjem*
  - 2. gangveier*
  - 3. øvrige kommunale veier*
- c) *Nye veiprosjekter skal ha fokus på universell utforming (UU), og eksisterende veianlegg skal oppgraderes til UU så langt det er mulig.*

#### **6.3.3 - Delmålområde 3: Folkehelse og miljø**

- a) *Veinettet skal friste innbyggerne til å gå og sykle, samt til å reise kollektivt, fremfor å benytte biltransport*
- b) *Veianleggene skal bygges og driftes på en slik måte at flomskader forebygges og forurensning av bekker og vassdrag minimaliseres.*
- c) *Luftforurensning fra biler og anleggsmaskiner skal forebygges*
- d) *Støy fra veianlegg skal forebygges så langt det lar seg gjøre, og støyskjerming skal etableres der dette er nødvendig.*

#### **6.3.4 - Delmålområde 4: Smart gjennomføring**

- a) *Tiltak innen drift, vedlikehold og fornyelse skal være kostnadseffektive i et langsiktig perspektiv. Energisparende tiltak skal vektlegges*
- b) *Innbyggerne skal oppleve kommunen som forutsigbar i sin myndighetsutøvelse*
- c) *Økt kompetanse*
- d) *Vi skal bygge anlegg som er enkle å drifte og vedlikeholde.*

### **6.4 - Strategier**

Strategier er hensiktsmessige handlinger og valg for å nå et mål. Går du på ski er det en god strategi å bruke skistaver for å komme greit frem til målet.

#### **6.4.1 - Strategier for trafiksikkerhet**

Ivareta de målsettinger og strategier jfr. trafiksikkerhetsplanen.

#### **6.4.2 - Strategier for fremkommelighet**

- Analyse og kartlegging av eksisterende veianlegg
- Hovedveier skal prioriteres foran samlevei og adkomstvei
- Aktiv bruk av kommunal veg- og lysnorm

#### **6.4.3 - Strategier for folkehelse og miljø**

- Trygge gang- og sykkelveier, samt snarveier og stier
- Forebygge flomskade og forurensning
- Plassering av aktivitetsområder i forhold til bosetting
- Fremme gå- og sykkelbruk



- Kartlegge og videreutvikle overflatevannhåndtering
- Kommunens maskinpark skal gradvis oppgraderes

#### 6.4.4 - Strategier for smart gjennomføring

- God oversikt over kommunalt eid veigrunn.
- Tilstandsanalyse av kommunale veier.
- Nye veisystemer skal bygges i henhold til gjeldende lover, forskrifter og normer.
- Eksisterende veisystemer skal så langt som mulig oppgraderes etter gjeldende lover, forskrifter og normer.
- Veisystemer skal være overkommelig å drifte i fremtiden.
- Gråsoneveier skal utfases.

## 7 - Retningslinjer for omklassifisering av vei

Hadsel kommune legger til grunn følgende retningslinjer for omklassifisering til/fra kommunal vei:

1. Kommunen kan gjøre vedtak om omklassifisering av **kommunal vei til privat vei** når en eller flere av følgende forutsetninger er tilstede:
  - a) Vei som betjener et befolkningsgrunnlag på 5 eller færre helårs boliger og som ikke betjener offentlige anlegg og bygninger eller andre områder av allmenn interesse.
  - b) Adkomstvei til industribedrift, gårdsbruk, eller annen privat næringsvirksomhet
  - c) Vei som vesentlig benyttes primært til jordbruksvei
  - d) Vei som tjener som avkjørsel til enkelthus eller store boligbygg
  - e) Vei som kun benyttes som adkomst til hytte- og fritidsbebyggelse

Som hovedregel skal kommunen beholde eiendomsretten til veiarealet. Eiendomsrett eller bruksrett til veigrunn, grøfter samt innretninger som ansees nødvendig av trafiksikkerhetsmessige og vedlikeholdsmessige grunner kan vurderes overtatt av kommunen.

2. Kommunen kan etter søknad gjøre vedtak om **overtakelse av privat vei** når følgende forutsetninger er tilstede:
  - a) Veien tjener som adkomst til minst 6 helårs boligenheter
  - b) Veien tjener til adkomst til og fra friluftsområder, offentlige anlegg og bygninger eller andre områder av allmenn interesse.
  - c) Veien må ha tilknytning til annen vei som vedlikeholdes av det offentlige
  - d) Ved all overtakelse gjelder kommunens normer og retningslinjer
3. Følgende punkter må i tillegg være oppfylt ved **overtakelse av veier i regulert strøk**
  - a) Veien skal være regulert til offentlig vei
  - b) Veien skal tilfredsstillende den til enhver tid gjeldene veinorm

- c) Før overtakelse finner sted, skal det avholdes besiktigelse og overtakelsesforretning hvorfra det føres protokoll. Eventuelle mangler må være utført før overtakelse anses endelig.
4. Følgende punkter må **i tillegg være oppfylt ved en overtakelse av veier i regulert strøk.**
- Veien skal tilfredsstillende de til enhver tid gjeldene veinormer
  - Veien skal overføres kommunen vederlagsfritt og uten heftelser
  - Overvann fra vei og stikkrenner må til enhver tid gis fritt avløp fra veiområdet
  - Før overtakelse finner sted, skal det avholdes besiktigelse og overtakelsesforretning hvorfra det føres protokoll. Eventuelle mangler må være utført før overtakelse anses endelig.

En gråsomevei blir ikke omklassifisert, men mister en tjeneste (brøyting) som ikke har vært i tråd med tjenestetilbudet av denne type vei. Det er likevel mulig for en slik vei å søke om vintervedlikehold, mot at det betales for vintervedlikeholdet og at veien er etter kommunens normer.

Alle vedtak om omklassifisering av vei, fra/til kommunal vei, skal vedtas av kommunestyret.

Hadsel kommune gir ikke driftstilskudd til private veier.

Vedtak om omklassifisering av kommunal vei til privat vei, vedtas av kommunestyret etter behandling i formannskapet og etter høring fra berørte grunneiere og brukere av veien.

## 8 Retningslinjer for at en vei kan være kommunal

Følgende retningslinjer gjelder i tillegg for at en vei kan kunne klassifiseres som kommunal vei:

- Veier frem til kommunale bygninger (skole, barnehager, forsamlingshus, andre kommunale institusjoner/ tiltak og kommunale lekeplasser)
- Veier som er samlevei
- Veier i uregulert område som er en atkomstvei og har allmenn interesse for samfunnet
- Veier i regulert boligområde som er en atkomstvei og har allmenn interesse for samfunnet
- Veier i boligområder som er en atkomstvei og har allmenn interesse for samfunnet

Utover dette gjelder følgende retningslinjer:

- Veier i uregulert område som bare tjener som atkomst til bolig og hytte blir ikke vurdert opptatt som kommunal vei
- Veier i regulert område som bare tjener som atkomst til bolig og hytte blir ikke vurdert opptatt som kommunal vei
- Veier som ikke kommer under pkt a-e og hvor det kommer inn en eller annen for offentlig interesse eller spesielle sosiale grunner blir avgjort i hvert enkelt tilfelle.

Ved overtakelse av privat utbygde veier skal dette være i henhold til vedtatt utbyggingsavtale og/eller reguleringsplan.

Vedtatte veinorm må ligge til grunn i disse.

## 9 – Retningslinjer for kommunale veilysanlegg

### 9.1 - Etablering og vedlikehold

Kommunale veilysanlegg skal prosjekteres, etableres og vedlikeholdes i henhold til enhver tids gjeldende regelverk og normer.

### 9.2 - Styring

Kommunale veilysanlegg skal styres via sikringssskap med styresystem og strømabonnement tilhørende kommunens orgnr. <sup>3</sup>

### 9.3 - Tenne- og slukketider

Dagens ordning beholdes. Alle lys er slukket fra midnatt 00 og til kl. 06, med unntak av i sentrumsområdene hvor de står på natt til lørdag og natt til søndag. Dette gjelder: Hovedstyring Stokmarknes Sentrum, Søndre og alléen Melbu.

### 9.4 - Europavei og privat vei

Kommunale veilysanlegg på Europavei og private veier skal som hovedregel fases ut eierskap, drift og vedlikehold. I forbindelse med privat nybygging kan kommunen kreve at gatebelysning etableres på privat vei for å ivareta trafiksikkerhet og folkehelse.

### 9.5 - Omklassifisering veilysanlegg

Som hovedregel vil omklassifisering av lys følge samme prosess som omklassifisering vei. Ved overtakelse av private veier eller i forbindelse med privat nybygging kan kommunen kreve at gatebelysning etableres uten kostnad til kommunen.

### 9.6 - Kriterier kommunale veilysanlegg

#### 9.6.1 - Kriterier fylkesvei

Som hovedregel skal ikke kommunen etablere nye veilysanlegg og eie og drifte disse på fylkesvei. Av de veilysanlegg langs fylkesvei kommunen i dag drifter, skal minst ett av følgende kriterier oppfylles for at kommunen enten skal beholde anlegget (kommunen fortsetter eierskap, drift og vedlikehold), eller søke om overtakelse til veieier:

Kriterier:

- Strekning langs bebyggelse med helårsboliger<sup>4</sup>, samt en ÅDT på minimum 1000.

---

<sup>3</sup> Forskrift om måling, avregning, fakturering av nettjenester og elektrisk energi, nettselskapets nøytralitet m.v. kap 4

<sup>4</sup> Veilyssrekke hvor det er en helårsbolig i hver ende

- Skoleområde og tilhørende busslomme (rundt barne- eller ungdomskole)

## ÅDT Langs fylkesveier med kommunale veilysanlegg (NVDB-tall fra 2018)

	Vei	Strekning	ÅDT 2018	Grunnlag
<b>Austvågøya</b>	Fv7638	Fiskebøl – Grunnfør	400	Ikke oppgitt
	E10	Budalen/Higrav	1443	Ikke oppgitt
	Fv7644	Hanøy	40	Skjønn 2018
<b>Hinnøya</b>	Fv7630	Tengelfjorden, Raften	300	NorTraf
	Fv7640	Lonkan	50	Skjønn 2018
	Fv822	Kvanntoelva-Kvitnes-Hennes-Kaljord	675	NorTraf
<b>Hadseløya</b>	Fv82	Stokmarknes (Søndre gt./Gjellbergveien) – Melbu	2722	NorTraf
	Fv82	Søndre gate	3200 – 4100 (2014)	Trafikkdata Ramböll 2014
	Fv82	Børøya-Hadselbru	4550	NorTraf
	Fv82	Husby-Gulstad-Melbu-Ferjeleiet	2890	NorTraf
	Fv7634	Havnegata	1700-2300 (2014)	Trafikkdata Ramböll 2014
	Fv7634	Nordnesvn./Markedsgt. – Nordnesvn/Nordre vei	2700 (2014)	Trafikkdata Ramböll 2014
	Fv7634	Nordnesvn./Nordre vei – Nordnesvn/John Bottolfsens gt.	1600 (2014)	Trafikkdata Ramböll 2014
	Fv7634	Nordnesvn./John Bottolfsens gt. – Nordnesvn./Vestbakken	1500 (2014)	Trafikkdata Ramböll 2014
	Fv7634	Nordnesvn./Vestbakken – Nordnesvn./Skarvn.	1200 (2014)	Trafikkdata Ramböll 2014
	Fv7634	Nordnesvn./Skarvn. – Nordnesvn./Kløverveien	1500 (2014)	Trafikkdata Ramböll 2014
	Fv7634	Melbu – Yttersida – Tømmervika	629	Skjønn 2018
<b>Langøya</b>	Fv82	Skagenkrysset-Skagen Lufthavn	2350	NorTraf
	Fv82	Skagen lufthavn – Grytting – Rise	3197	NorTraf
	Fv7636	Bitterstad-Sandnes -Slåttnes-Eisfjordvn./Vesterålsvn. (Sortland) <sup>5</sup>	1336	NorTraf 2018

### 9.6.2 - Kriterier kommunal vei

Det skal etableres belysning på veier som oppfyller kriterium 1. Der kriteriet oppfylles, og det ikke finnes belysning skal dette etableres i henhold til gjeldende planer vedtatt av kommunestyret og når budsjett tillater det.

1. Kommunal vei som er samlevei for minimum 5 helårsboliger.

Kommunen skal som hovedregel ikke etablere nytt, men beholde eierskap, drift og vedlikehold av allerede eksisterende veilysanlegg på kommunale veier som oppfyller følgende kriterium:

2. Veilysstrekning på vei som er skolevei og busslomme med skoleskys

<sup>5</sup> Tallet må tas med forbehold fordi ÅDT vil variere lokalt på hele veistrekningen. Det antas å være lavere trafikk mellom Varvik og Slåttnes for eksempel. Tellepunkt: Skagenkrysset og kryss Strand REF.

## **10 - Handlingsprogram for anlegg og tiltak**

### Utgangspunkt for handlingsprogrammet

Handlingsprogrammet som rulleres hvert år 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
- At tiltak også kan være immaterielle tiltak, eller tiltak som er finansiert over den ordinære driften

### **10.1 - Finansiering av tiltak**

Finansieringen vil kunne skje med følgende kapitalkilder:

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



## 11 Begreper

I denne planen vil vi bruke følgende begreper

### Hovedvei

Hovedveier skal dekke behovet for transport mellom distrikter, områder og bydeler. Antallet avkjørsler skal være begrenset.

### Samlevei

Samleveier er forbindelsesveier innenfor distrikter, områder og bydeler. Avkjørsel til samleveier kan tillates i visse tilfeller. Samleveier forbinder adkomstveiene med hovedveiene, og har en oppsamlings- og fordelingsfunksjon. Industriadkomster utformes som samleveier. Samleveier utformes som avkjørselsfrie samleveier eller avkjørselsregulerte samleveier.

### Adkomstvei

Adkomstveier har primært adkomstfunksjon. Det kan være adkomst til boliger, forretninger o.l. Industriadkomster utformes som samleveier. Sambruk (blanding av biler, syklistene og fotgjengere) kan være aktuelt på deler av adkomstveinettet. Blanding skal skje slik at de myke trafikanter blir prioritert.

### Gang- og sykkelvei

Gang- og sykkelvei er forbeholdt fotgjengere og syklistene. Unntaksvis kan gang- og sykkelvei brukes som adkomst til et fåtall boliger (maks 10) i utbygde områder. I nye områder

### Veisystem

Veisystem er et samlebegrep på kjørebane, gang- og sykkelvei og fortau.

### Gråsonevei

Er private veier hvor kommunen har utført vintervedlikehold og i noen grad sørget for belysning uten at dette kan årsaksforklares.

### Fritidsbolig

Dette gjelder bygninger for hytter, sommerhus, landsteder (ekskl. utleiehytter). En fritidsbolig benyttes ikke som permanent bolig.

### Bolig

- a. Boenhet med innlagt helårs vann og avløp, med mindre boenheten i henhold til reguleringsplan, kommuneplanens arealdel eller andre offentligrettslige regler på utflyttingstidspunktet ikke kan benyttes som bolig, og
- b. enhver boenhet som faktisk er benyttet som bolig

Som bolig anses likevel ikke boenhet som er anskaffet minst fem år før det inntektsår det tas opphold i utlandet og som i denne perioden ikke har vært benyttet som bolig av skattyteren eller dennes nærstående

#### Offentlig veg

Jfr vegloven § 1: «*Offentlig veg er veg eller gate som er open for allmenn ferdsel og som blir halden ved like av stat, fylkeskommune eller kommune etter reglane i kap IV. Alle andre vegar eller gater blir i denne lova rekne for private.*»

#### Kommunale veilysanlegg:

Belysning av kommunale veier, gater, torg, plasser, parker, gang- og sykkelveier, turveier og kaier som er åpne for alminnelig ferdsel, anlagt eller overtatt av kommunen.

#### ÅDT:

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

#### NVDB:

Nasjonal vegdatabatank, en database med informasjon om riks- og fylkesveger, kommunale veger, private veger og skogsbilveger. Inneholder blant annet vegnett med geometri og topologi som grunnlaget for kartløsninger og ruteberegnerne på internett, utstyr og drenering langs vegen og ulykker og trafikkmengder.



Nr	Dato	Fra:	Innspill, samt kommunedirektørens behandling og konklusjon
<b>Innspill etter første gangs høring</b>			
1		Hadsel kommune	<p>Innspill til egen plan Innspill gjelder flere områder til planen og spesielt nye kriterier på gatebelysning er en stor endring i opprinnelig plan.</p> <p><i>Kommunedirektørens konklusjon og tilrådning</i> Innspillet tas til følge</p>
2	03.01.20	Rune Hagbart Ramberg	<p><b>HØRINGSUTTALELSE TIL FORMANNSKAPSSAK 33/19 «NY KOMMUNEDELPLAN – HOVEDPLAN VEI 2020-2030 – UTLEGGING TIL OFFENTLIG ETTERSYN». MANGLENDE VEIBELYSNING PÅ SOMMARHUSSTRAND, LANGS FYLKES VEI 888.</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Vedtaket om kommunedelplanen. I møte 21.11.2019 ble denne saken behandlet, og vedtaket lyder: «Formannskapet innstiller til kommunestyret å vedta: Kommunestyret slutter seg til vedlagte forslaget til ny kommunedelplan, og legger herved programmet ut til offentlig ettersyn i 6 uker med hjemmel i plan- og bygningsloven § 11-4 andre avsnitt.»</li> <li>2. Kort historikk om veilysene. Tidlig på 1980-tallet ble det på Sommarhusstrand satt opp veilysstolper langs fylkesvei 888 på den bebygde strekningen. Det var befolkningen selv som utførte arbeidet på dugnad, og kostnadene dekket av midler fra lokal foreningsaktivitet over mange år. Hadsel Energiverk AS/Trollfjord Kraft AS besørget det elektriske. Strømkostnadene har kommunen løpende betalt, og også overtatt eiendomsretten til veilysene.</li> <li>3. Situasjonen i dag. Veilysene består av ca.24 lyktestolper, og har tjent beboere og veifarende vel så lenge lysene fungerte. I løpet av de siste årene har ca.7-8 av lysene sluttet å lyse. Årsakene er som regel at pærene har blitt utbrente og/eller at armaturene defekte, uten at pærer/armaturer har blitt skiftet ut eller reparert.</li> <li>4. Mange tidligere henvendelser. På vegne av involverte grunneiere og brukere av veistrekningen, har jeg meldt inn mangel på veilys til kommunen i lang tid, første gang i 2016 og skrevet flere avisartikler i diverse lokalaviser samt meldt inn mangel på veilys på nettstedet fiksgatami.no, og sist jeg gjorde dette var høsten 2018. Og flere andre lokale innbyggere har fulgt opp med det samme. 2 Mangelfulle veilys på Hadselsand har kommunen rettet ved å skifte ut armaturer og lysbærer. Men for oss som bor på Sommarhusstrand har våre gjentatte henvendelser over mange år, ikke medført reparasjoner av lyspærer eller armaturer frem til nå.</li> <li>5. Trafikksikkerhet. Uten veibelysning er det risiko for trafikksikkerheten, både for kjøretøy og mennesker. Dessuten heller noen av lyktestolpene faretruende over veien, noe som igjen er et ytterligere faremoment. Selv frykter jeg for at noen av lyktestolpene velter, og ber derfor om en befaring der også veilysene inspiseres fortest mulig for å påvise feil og mangler, og der retting blir foretatt snarest.</li> <li>6. Forebygging av ulykker med veilys. I dag er det på Sommarhusstrand fastboende fisker, sjømann, helsefagarbeider, en omfattende maskinstasjon, flere leieboere på helårsbasis, kunstnervirksomhet, igangværende gårdsbruk med tilleggsjord som drives og høstes av bønder på Hadselsand, og rehabiliterte barndomshjem som besøkes jevnlig fra fjern og nær hele året. At veilysene står langs en fylkesvei tilsier økt</li> </ol>

			<p>trafikkbelastning, med tilsvarende fare for ulykker og skader på mennesker og materiell. Når det primært gjelder utbedringer av eksisterende, men mangelfull veibelysning, bør det føre til høyere prioritet av tiltaket enn hvis det gjaldt nye veilys, kfr. nytte-, ressurs-, alvorlighets- og fordelingskriteriene i planen (side 14). Selv er jeg eier av eiendommen Midnattsolveien 3125, «Steinmo» nr.35 brn. 21 i Hadsel kommune. Eiendommen ligger på Austvågøya på Sommerhusstrand ved fylkesvei 888. Jeg overveier å flytte hit hvor jeg er født og oppvokst når yrkeslivet er slutt om ca. ett år.</p> <p><u>Kommunedirektørens vurdering</u> Kommunen må til enhver tid forholde seg til de kriterier og retningslinjer som er vedtatt i kommunestyret. Ut fra disse vil kommunen vurdere hvor gatebelysningen skal etableres, driftes og vedlikeholdes. Veien forbi Sommerhusstrand er fylkesvei, men er likevel med i vurdering ved videre planlegging av belysning.</p> <p><u>Kommunedirektørens konklusjon og tilråding</u> Innspillet er tatt til orientering.</p>
3	22.01.20	Statens vegvesen	<p><b>Høring - forslag til kommunedelplan for vei - Hadsel kommune</b> Statens vegvesen har ansvar for å sørge for at føringer Nasjonal transportplan (NTP), Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer blir ivaretatt i planleggingen. Vi uttaler oss som forvalter av riksveg på vegne av staten, og som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport, dvs. også på fylkesveg, selv om fylkeskommunen har overtatt forvaltning av fylkesveger etter 01.01.20.</p> <p>Hadsel kommune har lagt til grunn både nasjonale og lokale retningslinjer og håndbøker. Statens vegvesen har ellers ingen merknader til planen.</p> <p><u>Kommunedirektørens konklusjon og tilråding</u> Innspillet er tatt til orientering</p>
4	04.02.20	Innlandet lokalutvalg	<p><b>HØRINGSFORSLAG TIL KOMMUNEDELPLAN FOR VEI HADSEL KOMMUNE</b> Innlandet lokalutvalg (ILU) har mottatt forslaget, datert 13. januar 2020 til kommunedelplanen for Hadsel kommune, og ønsker å gi innspill til denne.</p> <p>For å kunne ivareta de forholdene som plandokumentet beskriver, så er det viktig at relevante veisystemer blir inkludert i det samlede plandokument. ILU ønsker at følgende «lokale» veier blir tatt med i plandokumentet;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Veien ned til Kvitnes hovedgård med forlengelse ned til den gamle kaia. På denne strekningen drives det næringsvirksomhet i form av blant annet turistfiske. Videre åpner Kvitnes hovedgård nå restaurant med overnatting. Området er under utvikling, og begge disse aktivitetene vil bidra til å styrke aktivitetene i bygda.</li> <li>• Veien ned til Kartneset. Denne veistrekningen tjener som «samlevei» til FV 822 for flere beboere i området.</li> <li>• Veitilknytningen til Innlandet skole.</li> <li>• Veitilknytningen fra FV 822 til butikken/ moloen på Hennes</li> <li>• Adkomsten fra FV 822 til kirkegården på Kvitnes og Hennes. Sistnevnte betjener også adkomsten til flere beboere i området</li> <li>• Forlengelsen av FV 822 fra Kaljord inn mot bebyggelsen i området Tofteelva.</li> </ul>

- Veien opp til kraftstasjonen i Fiskefjorden. Denne er flittig benyttet, særlig om sommeren. Er usikker på om den inngår i det kommunale veinett
- Det er noen mindre vier i Lonkan og Helgenes, men er usikker på om disse også er en del av det kommunale veinett.

De veistrekningene nevnt ovenfor er inntegnet med blått i vedlagt kartutsnitt.



#### Kommunedirektørens vurdering

Veien ned til Kvitnes gård med forlengelse og veien ned til Kartneset er begge kommunale veier, samt områder tilknyttet offentlige bygg er kommunale om blir omfattet av planen. Andre veier som har samfunnsmessig interesse vil også være omfattet av planen. Når det gjelder private veier gjelder veglova § 54:

*«§ 54. Når privat veg1 blir brukt som sams tilkomst for fleire eigedomar, pliktar kvar eigar, brukar eller den som har bruksrett, kvar etter same høvetal som gjeld for den bruk han gjer av vegen, å halde vegen i forsvarlig og brukande stand.2 Det blir med dette ikkje gjort endring i rettar som måtte vere vunne, eller i føresegner som elles måtte vere gitt for vedlikehaldet av vegen. Plikta kan oppfyllest med yting av materiale eller arbeid eller med betaling av pengar. Det som i første ledd er fastsatt om vedlikehaldet av vegen, skal på same vilkår gjelde også for utbetring av privat vei.*

*Blir dei interesserte ikkje samde om korleis plikta til vedlikehald eller utbetring skal fordelast, kan kvar av dei krevje at desse spørsmåla skal avgjerast av jordskifteretten.3*

*Er slik avgjerd og avgjerd etter § 53 tredje ledd teke etter reglar i § 55, må krav om avgjerd vere sett fram innan tre månader etter at mottakaren fekk melding om avgjerda eller kunne ha gjort seg kjent med ho og om fristen.*

*Når fem år er gått sidan bindande avgjerd er tatt etter reglane i § 55 eller av jordskifteretten,3 kan dei interesserte eller veglaget2 krevje ny avgjerd av veglaget eller av jordskifteretten.*

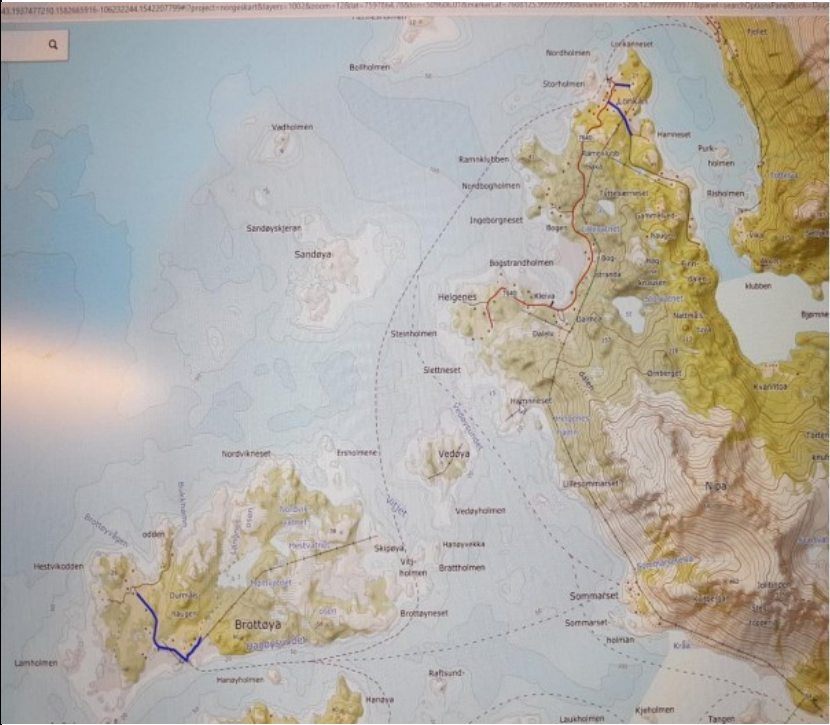
*0 Endra med lover 1 mars 1996 nr. 11 (ikr. 1 juli 1996), 21 juni 2013 nr. 100 (ikr. 1 jan 2016 iflg. res. 21 juni 2013 nr. 736).*

*1 Sjå § 1.*

*2 Jf. § 55.*

			<p>3 Jf. lov 21 juni 2013 nr. 100 § 5-3»</p> <p><u>Kommunedirektørens konklusjon og tilråkning</u> Innspillet er tatt til orientering</p>
5	13.02.20	Elevrådet Stokmarknes	<p>For en tid tilbake fikk elevrådet ved Stokmarknes ungdomskole en invitasjon til å komme med innspill angående sak 19/04063. Vi har gått igjennom papirene vi har fått tilsendt. Elevene fra de forskjellige klassene har noen kommentarer til innholdet, de reagerer på manglende forslag til å trygge/bedre skoleveiene i området. Det oppleves utrygt langs flere av skoleveiene og vi håper dere kan ta med disse innspillene i den videre prosessen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Elevene opplever det utrygt å gå i Skarveien. Det bør komme fortau der snarest</li> <li>• Elvene vil gjerne ha gangfelt ved den nye parkeringsplassen i krysset ved SFO. Krysset ved SFO oppleves farlig og uoversiktlig.</li> <li>• Det oppleves ikke trygt å gå av bussen på Grytting, mangler gangfelt ved busstoppene, trafikanter tar ikke hensyn til gående der.</li> <li>• Mangler et gangfelt ved Markedsbrygga, det oppleves som utrygt å krysse gaten for å komme på bussen.</li> <li>• Elevene savner gatelys i Skarveien, Tømmervika og det lite lys på Søndre mot Europris. Strekningene har vekselvis vært uten strøm i lengre perioder.</li> <li>• Elevene vil gjerne ha asfaltert gang- og sykkelsti fra Søndre til Lekang. Mange elever bor på den strekningen og vil gjerne ha muligheten til å gå og sykle til skolen. Slik som forholdene er nå oppleves det som utrygt.</li> <li>• Elevene vil gjerne ha fortau fra Neshallen til Menighetshuset, det oppleves utrygt å gå der etter at bussene har begynt å kjøre der, selv om gaten har blitt enveiskjørt</li> <li>• Elevene vil gjerne ha gangfelt fra fortauet fra sykehuset til Flerbrukshallen</li> <li>• Trafikklys ved gangfeltet ved Børøy-brua. Det oppleves utrygt og ferdes der.</li> <li>• Elevene vil gjerne ha asfalt og belysning på Innlandet.</li> </ul> <p><u>Kommunedirektørens vurdering</u> Trafikksikkerhet på barnetråkk står øverst på listen i Trafikksikkerhetsplanen, det er flere plasser elever føler seg utrygge og kommunen må prioritere ut fra innspill hvor ressursene skal benyttes først. På busstoppet i sentrum er det allerede gjort tiltak ved å flytte det over på torgsiden. Kommunen må til enhver tid forholde seg til de kriterier og retningslinjer som er vedtatt i kommunestyret. Ut fra disse vil kommunen vurdere hvor gatebelysningen skal etableres, driftes og vedlikeholdes. Kommunen er ikke myndighet over fylkesveier, slik som ved Grytting, Havnegata og videre rundt hele Hadseløya og veien over Børøyabrua.</p> <p><u>Kommunedirektørens konklusjon og tilråkning</u> Innspillet tas delvis til følge.</p>
6	25.02.20	Langøya lokalutvalg	<p>Høring, forslag til kommunedelplan for vei 2020 - 2030, Hadsel kommune. Langøya Lokalutvalg (LL) behandlet saken i møte 04.02.2020. Det er flott at kommunen systematiserer kriterier for nyanlegg, vedlikehold og drift av denne infrastrukturen i kommunen. Hovedmålet at all ferdsel i Hadsel skal skje på en trafikksikker og miljøvennlig måte virker noe bastant. Målet om trafikksikkerhet mener vi alle bør strebe hardt etter, målet om «miljøvennlig</p>

			<p>måte» kan nyanseres i lys av at Hadsel er en utkantkommune som gjør at vi ikke bør ha mål som er strengere enn nasjonale krav. Kommunen har en anstrengt økonomi som ikke tåler at vi eksperimenterer med miljøsnillisme (tiltak som høres fine ut, men som har liten miljøeffekt). Eksempel på nasjonale krav som kommunen har slitt økonomisk med gjennom årene er PCB i gatelys og kloakkutslipp fra tettstedene gatelys og kloakkutslipp fra tettstedene. Øverst på side 17 står det at matrikkelen gir oversikt over hvilke veier som er i kommunalt eie. Dette stemmer ikke i dag, men dette er ønskelig og selv om mange kommunale veier er ført i matrikkelen de siste årene, så er det ennå et stort arbeid som må gjøres før at side 17 stemmer med virkeligheten.</p> <p>Vi er svært positive til at kommunen skal tilrettelegge for «bolyst», men det må gjelde hele kommunen. Det er ikke slik at de som blir tvunget til å flytte vil ende opp i kommunesenteret. Langøya har potensiale og da særlig boligområdene på Sandnes og Grytting med sin solvendte beliggenhet. Trygge skoleveier vil være viktige for «bolyst» i disse områdene og alle områdene i kommunen.</p> <p>Her må nevnes LL sak 35/2019 gang- og sykkelvei Skagen-Sandnes i trasse for vannledning, vannledningen er prioritert og finansiert. Helheten i prosjektet må inn pkt. 7.2 prioriterte tiltak med budsjett dekning, selv om ikke veidelen er vedtatt, bør kommunen stå bak prinsippet om bygging av gang og sykkelvei i traseen</p> <p>Veilys er viktig både i bygd og by her er mye gjort det siste året, men her finnes ennå områder hvor utbygging er ønskelig for befolkningen Gangfeltet på FV885 ved Skyveien har LL flere ganger belyst, men den kommunale Skyveien er ikke tilfredsstillende utbygd og da særlig for myke trafikanter her må noe gjøres.</p> <p>Når det gjelder FV885 mot Sortland grense i Eidsfjorden må kommunen også her være pådriver for å få opp standarden. Det er også viktig at planleggingen av gang- og sykkelvei fra Grytting til og med Skagen starter slik at en tryggere skolevei sikres.</p> <p>Universell utforming er viktig i enkelte byggeprosjekt, men vi må ikke sette krav som stopper nødvendig utvikling hvor en kan akseptere enklere planlegging og utbygging. Universell utforming er ikke alltid ensbetydende med bærekraftig ressursbruk.</p> <p><u>Kommunedirektørens vurdering</u></p> <p>Trafikksikkerheten i barnetråkk er førsteprioritet i kommunens trafikksikkerhetsplan, og må ut fra det prioriteres ut fra kommunens ressurser. Kommunen er ikke myndighet over fylkesveier. Gang- og sykkelvei Skagen-Sandnes vurderes i samråd med veieier, som er fylkeskommunen.</p> <p><u>Kommunedirektørens konklusjon og tilråding</u></p> <p>Innspillet tas delvis til følge</p>
7	26.02.20	Tillegg fra Innlandet lokalutvalg	<p>HØRINGSFORSLAG TIL KOMMUNEDELPLAN FOR VEI HADSEL KOMMUNE – NYTT TILLEGG</p> <p>Innlandet lokalutvalg (ILU) har mottatt høringsforslaget, datert 13. januar 2020 til kommunedelplanen for Hadsel kommune, og ønsker å gi innspill til denne. I brev av 27 januar i år fremmet ILU innspill til planen-forslaget. Det er imidlertid i ettertid avdekket at det er veier i området Lonkan og Brottøy som i høringsuttalelsen burde vært synliggjort i vårt høringsinnspill</p> <p>I Lonkan er det fastboende som er avhengig av at KV 6151 fram til Hamnes forblir kommunal vei. KV 6151 går videre fram til Finndalen, men på denne strekningen bor det ingen fastboende.</p>

			<p>Av Vegvesenets Vegkart for Brottøy fremgår det at veisystemet er privat – PV 6190. Det bor imidlertid fastboende på øya, og det kan være hensiktsmessig å vurdere å omgjøre deler av veisystemet til kommunal vei</p> <p>De veistrekningene nevnt ovenfor er inntegnet med blått i vedlagt kartutsnitt.</p>  <p><u>Kommunedirektørens vurdering</u>  Nipeveien på Lonkan er fylkesvei og omfattes derfor ikke av planen. Sæterveien fra Lonkan til Finndalen er kommunal vei og omfattes av planen. Veien fra Sæterveien og ned til Hamneset er privat vei og omfattes ikke av planen.</p> <p>Hvilke veier som skal omklassifiseres vil gjøres etter til enhver tid gjeldene regler</p> <p><u>Kommunedirektørens konklusjon og tilråkning</u>  Innlegget tas til orientering.</p>
8	27.02.20	Sametinget	<p><b>Vedrørende høring av forslag til kommunedelplan for vei - Hadsel kommune</b></p> <p>Sametinget har ingen merknader til kommunedelplanen.</p> <p><u>Kommunedirektørens konklusjon og tilråkning</u>  Innspillet er tatt til orientering</p>
9	02.03.20  Fikk utsettelse	Melbu og omegn lokalutvalg	<p>Innspill fra Melbu og Omegn lokalutvalg til Hadsel kommune sin høring om: SAK 19/04063 «Kommunedelplan, vei»</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Når det gjelder belysning av veier på Melbu er det slik MOLU ser det kritisk å prioritere å få belyst 2 viktige områder som er svært dårlig belyst og mye trafikkert av både myke trafikanter og kjøretøy i dag. Generelt virker som om det er planlagt lite gatelys i Villaveien, Skilleveien, Lyngveien og Seljeveien. Spesielt viktig er det med</li> </ol>

			<p>oppgradering i følgende 2 områder som vi regner med kommunen legger prioritet på.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Skilleveien er det delvis renoverert og dette arbeidet bør fullføres hele veien opp til Seljeveien fordi store deler av denne veien er dårlig belyst.</li> <li>- I Villaveien fra Kirkegata til Engveien forbi Vesterålshallen ferdes mye barn til Vesterålshallen og fotballstadion, samt turgåere i området. Det er også planlagt ny parkeringsplass ved Vesterålshallen og fotballstadion, i tillegg til stor trafikk til skianlegget. Det er derfor en kritisk strekning som må prioriteres belyst.</li> </ul> <p>2. Manglende fotgjengerfelt og veikryssing for skolebarn.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Området ved krysset Chr. Frederiksens Gate/Maren Fredriksens allé ser ikke ut til å være ferdigstilt, da det mangler en sikker overgang for kryssende skolebarn fra Frydenlundsgate til fortau på andre siden opp mot skolen. I tillegg mangler det fotgjengerovergang over Idrettsveien og over Frydenlundsgate i samme kryss.</li> <li>- I krysset Skolegata, Fjellveien og Skogveien ved Arbeideren mangler det også fotgjengeroverganger og sikker kryssing for barn og andre myke trafikanter. Dette må utbedres og tilrettelegges for sikker kryssing.</li> </ul> <p>3. Det er kommet innspill til av- og påstigning sonen ved skolen ikke fungerer etter sin hensikt. Kommunen, skolen og FAU oppfordres til å gå i dialog for å gå igjennom, belyse og finne gode løsninger for å håndtere dette på en god måte.</p> <p>4. Solstien fra FV881 til kirkegården, er ikke opprustet og er i svært dårlig forfatning mtp at det er et anlagt og utbygd et nytt boligfelt med betydelig økt trafikk. Det er også naturlig mtp. at dette er en strekning som benyttes til begravelser og at det er stor aktivitet om sommeren til Hersjanvollen.</p> <p>5. Det stilles spørsmål om hvorfor små kommunale veier skal gjøres om til private, hva er hensikten med dette bør besvares og i så fall hvordan planlegger kommunen å ruste disse veiene opp for overtakelse?</p> <p>6. Det gjøres også en merknad vedr. brøyting, om at det bør prioriteres myke trafikanter først og fremst ved å brøyt fortau fordi myke trafikanter ellers blir tvunget til å ferdes ute i bilveiene, dette gjelder spesielt sårbare trafikanter med rullator, rullestol og barnevogn.</p> <p><u>Kommunedirektørens konklusjon og tilråding</u>  Innspillet ansees delvis tatt til følge gjennom de prioriteringer som foreligger i planen. Det må likevel vurderes om det er politisk ønskelig å styrke enkeltpunkter i planen enten gjennom endring i kriterier eller gjennom konkrete enkeltbestillinger for å ivareta innspillet fullt ut. Det understrekes derfor at det anbefales særskilt oppmerksomhet politisk omkring MOLUs innspill. Innspillet vedrørende brøyteprioritet vurderes i relasjon til neste rullering av brøyteordning.</p>
10	28.03.20	FAU Sandnes skole	<p>UTTALELSE TIL KOMMUNEDELPLAN, HOVEDPLAN FOR VEI 2020-2030</p> <p>FAU ved Sandnes skole viser til forslag til kommunedelplan, hovedplan for vei 2020- 2030, lagt ut til offentlig ettersyn, og vil komme med innspill.</p> <p>Hovedplanen skal blant annet synliggjøre behov for tiltak fra ulike trafikantgrupper, og ett av dens satsingsområder er trafikksikkerhet. Vi erfarer at skoleveien til barna våre ikke er trafikksikker</p>

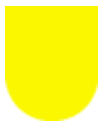
			<p>Spesielt gjelder det overgangen hvor ungene må krysse over fylkesvei 885 fra fortauet og over til Sjyveien som fører ned til skolen og barnehagen. Overgangen ligger i en sving, og for bilistene er det ikke enkelt å få oversikt over krysset før man nærmest er midt i det. Fartsgrensen på stedet er 50 km/t. Den samme vanskeligheten med å få oversikt gjelder for de gående. De kan ikke alltid se og høre hva som kommer bak svingen. I og med at dette er daglig skolevei for mange barn, er FAU særdeles bekymret. Noe av den samme bekymringen gjelder overgangen som er på andre enden av sykkel og gangstien, dvs kryssingen fra byggefeltet i Åsendveien og over til busstoppet på andre siden av fylkesveien. Her er det mange barn og unge som daglig krysser når de skal ta bussen til f.eks ungdomsskolen eller andre steder. Trafikkbildet her er noe mer oversiktlig, men likevel en overgang som FAU vil skal være bedre merket og trygget.</p> <p>Vi vil også gjøre oppmerksom på Sjyveien (veien fra Sandneskrysset og ned til barnehagen og skolen). Her er det ingen tydelig markering for myke trafikanter hvor de skal gå, ingen veiskulder, ei heller merka/skilta overganger. Det er derfor tilfeldig hvor skolebarna går. Belysningen er også minimal.</p> <p>Vi kan ikke se at overfor nevnte veier er prioritert i planen. Etter vårt skjønn kan uoversiktlige kryss/overganger og manglende markering hvor myke trafikanter skal gå, få konsekvenser for liv og helse til skolebarna. Vi ber derfor om at disse veiene tas inn i planen og gis prioritet (jmf. alvorlighetskriteriet i planen).</p> <p><u>Kommunedirektørens vurdering</u> FV7636 (tidl FV885) som nevnes er fylkesvei og omhandles derfor ikke i hovedplan vei som kun omhandler kommunale veier. Hadsel kommune er kjent med forholdene i Sjyveien og vil vurdere tiltak.</p> <p><u>Kommunedirektørens konklusjon og tilråding</u> Innspillet tas delvis til følge.</p>
11	03.03.20	Nordland fylkeskommune	<p>Uttalelse - forslag til kommunedelplan for vei - Hadsel kommune Hadsel kommune har lagt kommunedelplan for vei til høring og offentlig ettersyn. Hensikten med planleggingen er å sikre et forsvarlig og bærekraftig tjeneste- og investeringsnivå innenfor vei og veirelaterte tjenester. Planforslaget omhandler det kommunale veinettet.</p> <p>Med bakgrunn i lov om kulturminner, vegloven, naturmangfoldloven og plan- og bygningsloven, herunder fylkesplanen og rikspolitiske retningslinjer, gir Nordland fylkeskommune følgende uttalelse.</p> <p>Automatisk fredete kulturminner Historisk sett har mye av ferdselen langs kysten vår foregått sjøveien, men der har også vært fotstier og rideveger, hulveger og kjerreveger mellom gårdene. Ved mange anledninger har slike gamle vegfar blitt videreført til dagens bilveger, eksempelvis er det ikke uvanlig med bilveg rett gjennom tunet på gamle gårder. Man kan også finne bosettings- og aktivitetsspor fra steinalder, jernalder og middelalder langs vegene våre. Slike kulturminner kan for eksempel være gårdshauger, tufter, graver (-hauger og -røyser), bautasteiner o.l.</p> <p>Kulturminnene langs veg er i en utsatt posisjon, da de lett kan bli forstyrret eller ødelagt ved drift av veg (brøyting, grøfterensing, kantslått o.l.), opprusting, omlegging og utvidelse av veg og vegobjekter. Det er derfor</p>



			<p>spesielt viktig at de ivaretas gjennom den kommunale planleggingen, og at kulturminnene sikres og det utvises aktsomhet i en eventuell anleggsfase.</p> <p>Kulturminner med nasjonal verdi I den nasjonale kulturminnedatabasen Askeladden (<a href="http://askeladden.ra.no/sok/">http://askeladden.ra.no/sok/</a>) finnes beskrivelser og kartfesting av de kjente, automatisk fredete kulturminnene i Hadsel. De kartfestede kulturminnene er et godt datagrunnlag for kommunens videre planarbeid, for å unngå konflikter mellom planlagte tiltak langs veg og automatisk fredete kulturminner.</p> <p>Kulturminnene kan med fordel tas inn i eventuelle plankart:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Automatisk fredete kulturminner kan merkes av med SOSI-kode H730 (båndlegging etter kulturminneloven).</li> <li>- Uavklarte og ikke-fredete kulturminner kan merkes av med hensynssone H570 (bevaring kulturmiljø).</li> </ul> <p>Opplysningene i Askeladden er ikke en endelig fasit angående kulturminnetilfanget, de aller fleste kulturminner er nok ennå ukjente. Hadsel kommune ble registrert gjennom Økonomisk kartverk sine kulturminneregistreringer på 1980-tallet. Innmålingsmetodene hadde generelt en lavere kvalitet enn dagens og noen av lokalitetene kan derfor ha feil eller mangelfull geometri.</p> <p>Dette innebærer at fylkeskommunen må - som før - få tilsendt planlagte tiltak som medfører markinngrep, eksempelvis ved vedlikehold av veg, rasteplasser, avkjørsler og grøfter, samt ved utbedring/oppgradering eller omlegging av veg</p> <p>Annet Nordland fylkeskommune har ingen flere merknader til planforslaget.</p> <p><u>Kommunedirektørens konklusjon og tilråkning</u> Innspillet tas til etterretning.</p>
<b>Innspill etter andre gangs høring</b>			
12	13.05.20	Statens vegvesen	<p>Det vises til henvendelse ang 2. gangs høring av kommunedelplan for vei i Hadsel kommune. Vi viser til vår uttalelse ved første gangs høring. Ut over dette har vi ingen merknader til planen.</p> <p><u>Kommunedirektørens konklusjon og tilråkning</u> Innspillet tas til orientering</p>
13	27.05.20	Sametinget	<p>2.gangs høring, kommunedelplan for vei 2020-2030 - Hadsel kommune Sametinget har ingen merknader til kommunedelplanen.</p> <p><u>Kommunedirektørens konklusjon og tilråkning</u> Innspillet tas til orientering</p>
14	08.06.20	Avinor	<p>Vi viser til kommunens brev av 05.05.2020 (ref. 19/04063 – 22) vedrørende 2.gangs høring av kommunedelplan for vei 2020-2030. Avinor har ingen merknader til kommunedelplanen.</p> <p><u>Kommunedirektørens konklusjon og tilråkning</u> Innspillet tas til orientering</p>

Oppsummering: Herunder oppsummeres konklusjonen som er gitt i forhold til hvert enkelt innspill.

1. Innspill til egen plan tas til følge
2. Innspillet om belysning på Sommerhusstrand tas til orientering
3. Innspillet fra Statens vegvesen hadde ingen merknader
4. Innspill fra Innlandet lokalutvalg er tatt til orientering
5. Innspill fra elevrådet ved Stokmarknes skole er delvis tatt til følge
6. Innspill fra Langøya lokalutvalg tas delvis til følge
7. Tilleggsinnspill fra Innlandet lokalutvalg tas til orientering
8. Innspill fra Sametinget hadde ingen merknader
9. Innspillet ansees delvis tatt til følge gjennom de prioriteringer som foreligger i planen. Det må likevel vurderes om det er politisk ønskelig å styrke enkeltpunkter i planen enten gjennom endring i kriterier eller gjennom konkrete enkeltbestillinger for å ivareta innspillet fullt ut. Det understrekes derfor at det anbefales særskilt oppmerksomhet politisk omkring MOLUs innspill. Innspillet vedrørende brøyteprioritet vurderes i relasjon til neste rullering av brøyteordning.
10. Innspillet tas delvis til følge.
11. Innspillet tas til etterretning.
12. Innspillet tas til orientering
13. Innspillet tas til orientering
14. Innspillet tas til orientering



## Saksutskrift

Arkivsak-dok. 19/04063-27  
Arkivkode  
Saksbehandler Line Anette Jakobsen

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Hovedutvalg Teknisk	22.09.2020	91/20
2 Formannskapet	24.09.2020	125/20
3 Kommunestyret	01.10.2020	59/20

### Sluttbehandling Kommunedelplan Hovedplan vei 2020-2030

**Hovedutvalg Teknisk har behandlet saken i møte 22.09.2020 sak 91/20**

#### Møtebehandling/votering

Saken ble fremlagt av representant Jenny Danenbarger (MDG)

Hovedutvalg teknisk vedtok enstemmig kommunedirektørens innstilling

#### Vedtak

Hovedutvalg teknisk innstiller til formannskap og kommunestyre å vedta:

1. Kommunestyret opphever vedtak gitt 29.03.1990 i sak 34/90: Retningslinjer for veg og gateløys i kommunen.
2. Kommunestyret vedtar i medhold av plan- og bygningsloven fremlagte kommunedelplan – Hovedplan vei 2020-2030

--o0o--

**Formannskapet har behandlet saken i møte 24.09.2020 sak 125/20**

#### Møtebehandling/votering

Formannskapet vedtok enstemmig Teknisk hovedutvalg sin innstilling

#### Vedtak

Formannskapet innstiller til kommunestyret å vedta:

1. Kommunestyret opphever vedtak gitt 29.03.1990 i sak 34/90: Retningslinjer for veg og gateløys i kommunen.
2. Kommunestyret vedtar i medhold av plan- og bygningsloven fremlagte kommunedelplan – Hovedplan vei 2020-2030

--o0o--

**Kommunestyret har behandlet saken i møte 01.10.2020 sak 59/20**

#### Møtebehandling/votering

Kommunestyret vedtok enstemmig Formannskapets innstilling

## **Vedtak**

1. Kommunestyret opphever vedtak gitt 29.03.1990 i sak 34/90: Retningslinjer for veg og gateløys i kommunen.
2. Kommunestyret vedtar i medhold av plan- og bygningsloven fremlagte kommunedelplan – Hovedplan vei 2020-2030

--o0o--

## **Kommunedirektørens innstilling**

Teknisk hovedutvalg innstiller til formannskapet å vedta:

Formannskapet innstiller til kommunestyret å vedta:

1. Kommunestyret opphever vedtak gitt 29.03.1990 i sak 34/90: Retningslinjer for veg og gateløys i kommunen.
2. Kommunestyret vedtar i medhold av plan- og bygningsloven fremlagte kommunedelplan – Hovedplan vei 2020-2030

## **Vedlegg:**

Vedlegg 1 - Hovedplan vei 2020-2030

Vedlegg 2 - Innspill på hovedplan vei

## **Referanser i saken**

- Hadsel kommunes planstrategi 2016-2019

## **Bakgrunn**

Hadsel kommune har ikke tidligere hatt kommunedelplan – Hovedplan vei. Det er utarbeidet kommunedelplan – Hovedplan vei for å legge et viktig grunnlag for samarbeid og helhetlig planlegging og styring, etter bestilling fra kommunestyret. Hovedplanen veg 2020 – 2030 har vært ute på høring.

## **Saksfremstilling**

### Planforutsetninger:

I planstrategien er her lagt til grunn en rekke føringer for all planlegging i Hadsel kommune. Kort oppsummert skal vi:

- *Ta inn over oss lokale - og regionale utfordringer og søke å løse disse på en målrettet og bærekraftig måte.*
- *Bygge planen på et tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag der folkehelse og barn - og unges oppvekstsvilkår står sentralt – og med vekt på behovsstyring.*
- *Oppnå resultater som betyr at kommunen og evt. samarbeidsparter må ha evne til å gjennomføre planene. Planer må ha gjennomføringsressurser på lik linje med at en bil må ha hjul*

### Kommunal politikk innenfor området:

I kommunedelplan – hovedplan vei vedtok politikerne hva den nye hovedplan vei skal svare for, jfr. kap. 7.1:

1. *Hvordan kan veisystemene i Hadsel sikre en miljøvennlig, effektiv og brukerorientert transport innad i kommunen?*
2. *Er det vesentlige forhold ved dagens organisering av investering og drift som kan gjøres mer effektivt i fremtiden? Dokumentnr.: 19/04063-1 side 2 av 2*
3. *Hvordan kan en fremtidig utvikling av kommunens egen driftsorganisasjon bidra til å sikre en enda bedre standard på det kommunale veinettet?*
4. *Er det behov for en gjennomgang av dagens kommunale veinett med sikte på omklassifisering?*
5. *Bør det etableres en kommunal veinormal som gir forutsigbarhet for innbyggere og næringsliv, og vil en slik innføring være vesentlig kostnadsdrivende?*
6. *Kan det gjennom kunnskapsgrunnlaget innhentet ved utarbeidelsen av planen etableres en dynamisk oversikt over veistandard og investeringsbehov/etterslep?*
7. *Er det kjente/sannsynlige utviklingstrekk innen bilteknologi, aksellast eller andre forhold som bør drøftes og påvirke valg av tiltak i kommunedelplanens handlingsdel?*

For øvrig vises det til vedlagte forslag til ny kommunedelplan -hovedplan vei.

### **Kommunedirektøren vurdering**

Hadsel kommune har ikke tidligere hatt kommunedelplan hovedplan vei. Handlingsdokumentet er et viktig grunnlag for planlegging og styring.

Innspill som er kommet inn i første og andre høringsrunde finnes i vedlegg 2.

Politikken for område ble lagt i 2016, jfr. «Problemstillinger knyttet til kommunedelplan vei». Det politiske handlingsprogrammet i saken går i all hovedsak på å svare på de problemstillingene som kommer frem i planforslaget.

#### **Miljøkonsekvenser**

Hovedplan veg hjelper med å kunne se helheten og gi planleggingen et bedre grunnlag, som også kan føre til at det gir mindre konsekvenser for miljøet, blant annet at vi kan grave en gang og ikke to ganger samme plass.

#### **Økonomikonsekvenser**

Det vil være økonomisk å ha en plan i grunnlaget med gjennomtenkt tiltaksliste som gir oversikt. Kommunen vil også kunne budsjettere ut fra prioritert tiltaksliste.

### **Konklusjon**

Kommunedirektøren tilrår at politisk nivå gir sin tilslutning til at forslag til kommunedelplan hovedplan vei 2020-2030 vedtas

RETT UTSKRIFT

DATO 20.oktober.2020