



Hadsel kommune  
Et hav av muligheter

---



*Kommunedelplan*  
*Hovedplan vei og trafiksikkerhet*  
*2026-2036*

## Innhold

Forord.....	6
1. Sammendrag .....	6
1.1 Hvorfor trenger vi hovedplan vei og trafikksikkerhet?.....	7
2. Bakgrunn .....	8
2.1 Historikk og tidligere planer .....	8
2.2 Overordnede føringer.....	8
2.2.1 Lover og forskrifter .....	8
2.2.2 Nasjonale og regionale føringer .....	8
2.2.3 Kommunale føringer.....	9
3. Formål med kommunedelplan – hovedplan vei og trafikksikkerhet .....	9
3.1 Hovedmål .....	9
3.2 Delmål.....	9
3.2.1 Delmål 1: Trafikksikkerhet .....	9
3.2.2 Delmål 2: Fremkommelighet .....	9
3.2.3 Delmål 3: Folkehelse og miljø .....	9
3.2.4 Delmål 4: Smart gjennomføring.....	10
3.3 Strategier .....	10
3.3.1 Strategier for trafikksikkerhet .....	10
3.3.2 Strategier for fremkommelighet.....	10
3.3.3 Strategier for folkehelse og miljø .....	10
3.3.4 Strategier for smart gjennomføring.....	10
4. FN's bærekraftsmål .....	11
5. utfordringer og innsatsområder .....	12
5.1 Generelt.....	12
5.2 Trafikksikkerhet .....	12
5.3 Fremkommelighet .....	13
5.4 Folkehelse og miljø .....	13
5.5 Ressursbruk og servicenivå.....	14
Del 1 Hovedplan vei.....	15
6. Status kommunale veier .....	16
6.1 Dagens tekniske anlegg .....	16
6.2 Drift og vedlikehold .....	16
6.2.1 Veielementer .....	16
7. Omklassifisering av vei .....	18

7.1	Omklassifisering fra kommunal vei til privat vei.....	18
7.2	Overtakelse av privat vei til kommunal vei .....	18
7.2.1	Tilleggskrav for veier i regulert område: .....	18
7.2.2	Tilleggskrav for overtakelse av privat ubygde veier .....	19
8	Kommunale veilysanlegg .....	19
Del 2	Trafikksikkerhetsplan .....	21
9.	Nullvisjon .....	22
10.	Trafikksikkerhetssitasjonen i kommunen .....	22
10.1	Ulykkesituasjon i Hadsel kommune .....	22
10.1.1	Analyse av trafikkulykkene .....	22
10.2	Trafikkbilde i Hadsel .....	25
10.2.1	Trafikktellere .....	25
10.2.2	Årsdøgntrafikk (ÅDT) .....	25
11	Barnetråkkregistrering .....	27
11.1	Stokmarknes skole.....	28
11.2	Melbu skole .....	29
11.3	Sandnes skole .....	32
11.4	Innlandet skole .....	34
12	Vurdering av fremtidige behov.....	34
12.1	Behov for fysiske tiltak .....	35
12.2	Behov for holdningsskapende tiltak .....	36
12.3	Behov for videre kunnskapsgrunnlag .....	36
13	Kommunens politikk innenfor trafikksikkerhetsarbeid .....	36
13.1	Hovedmål .....	37
13.2	Delmål.....	37
13.3	Strategier .....	37
13.4	Prioriteringsprinsipper.....	38
14	Handlingsprogram for aktiviteter og anlegg og planlagt gjennomføring .....	38
14.1	Utgangspunkt for handlingsprogrammet .....	38
14.2	Finansiering av tiltak.....	39
14.3	Fysiske tiltak – kommunale veier.....	39
14.4	Fysiske tiltak – fylkesveier .....	39
14.5	Trafikksikkerhetstiltak i skoleområder .....	40
14.6	Holdningsskapende tiltak .....	40

14.7	Oppfølging og rullering av handlingsprogrammet.....	40
14.8	Fysiske tiltak – kommunen .....	41
	TABELL 1: Gang- og sykkelvei (G/S-vei) og fortau – kommunale veier .....	41
	TABELL 2: Trafikksfarlig kryss .....	41
	TABELL 3: Belysing .....	42
14.9	Fysiske tiltak – kommunen/fylkeskommunen / staten .....	43
	Tabell 4: Gang- og sykkelveier og fortau – fylket er vedtaksmyndighet.....	43
	TABELL 5: Farlige kryss .....	43
	TABELL 6: Holdningsskapende tiltak – barnehager .....	44
	TABELL 7: Holdningsskapende tiltak – skole.....	44
	Tabell 8: Skoleskysse .....	44
	Tabell 9: Øvrige tiltak.....	44

<b>Navn på plan:</b>	Kommuneplan for vei og trafikksikkerhet 2026-2036
<b>Kommune:</b>	Hadsel kommune

<b>Ettersynsvedtak – forslag til plan:</b>	
<b>Endelig vedtak i kommunestyret:</b>	
<b>Styringsgruppe:</b>	Formannskapet/ planutvalget – hovedutvalg teknisk som trafikksikkerhetsutvalg
<b>Saksbehandler:</b>	Line A Jakobsen, prosjektleder Trygve Haugerud Pettersen Terje Nikolaisen
<b>360 saksnr.:</b>	25/00718

<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
----------------------------	--

## Forord

Hadsel kommune har frem til 2025 hatt to separate planer innen samferdsel – Hovedplan for vei og Trafikksikkerhetsplan. I tråd med behovet for en mer helhetlig og samordnet tilnærming, slås disse planene nå sammen til en felles kommunedelplan – Hovedplan for vei og trafikksikkerhet.

Den sammenslåtte planen skal være kommunens overordnede styringsdokument for utvikling, forvaltning og vedlikehold av veinettet, samt for arbeidet med trafikksikkerhet. Formålet er å sikre at Hadsel kommune planlegger, prioriterer og gjennomfører tiltak på en måte som både ivaretar framkommelighet trygghet og bærekraft.

Planen skal bidra med å oppnå nullvisjonen om ingen drepte eller hardt skadde i trafikken, samtidig som den legger til rette for et moderne og funksjonelt transportsystem som støtter opp under kommunens klima- og miljømål. Gjennom en samordnet plan får kommunen et tydeligere grunnlag for prioriteringer, investeringer og samarbeid med fylkeskommunale og statlige aktører.

Kommunedelplan for vei og trafikksikkerhet skal være et praktisk og strategisk verktøy for både politikere, administrasjonen og innbyggere. Den gir en samlet oversikt over dagens situasjon, utfordringer og behov, og presenterer konkrete mål og tiltak for å utvikle trygt, effektivt og fremtidsrettet transportsystem i Hadsel kommune.

### 1. Sammendrag

Kommunedelplan for vei og trafikksikkerhet er en videreføring av to planer – kommunedelplan for vei 2020-2030 og kommunedelplan trafikksikkerhet 2016-2026, som begge tidligere er vedtatte planer. Videreføringen går i all hovedsak at vi tar med tidligere prosjekter og tiltak fra tidligere plan. Oppgraderingen er at disse to planene skal gå som «hånd i hanske» med tiltakene og prioriteringene. Hadsel kommune skal fortsette å være trafikksikker kommune og følge opp kriteriene fra Trygg Trafikk.

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 nasjonale 0-visjonen, en visjon om et transportsystem som ikke fører til tap 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, jf. planstrategien. Gode veiløsninger for myke trafikanter 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.

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

Virksomhetsområdet VEIER er en kompleks og sammensatt del av det kommunale arbeids- og ansvarsområdet. 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:

Myndighet	Ansvar	Oppgaver	I Hadsel
Staten	Riksveier og Europaveier	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Planlegge, bygge og drifte nasjonale eier</li> <li>- Trafikksikkerhet på riksveier og europaveier</li> <li>- Bompenger og finansiering</li> <li>- Myndighet over private veier</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- E10</li> <li>- Private veier</li> </ul>
Fylkeskommunen	Fylkesveier	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eier og forvalter fylkesveinettet</li> <li>- Samordner regional transport</li> <li>- kollektivtransport</li> <li>- Trafikksikkerhet</li> <li>- Planlegging, bygging, drift og vedlikehold av fylkesveier</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- FV82</li> <li>- FV822</li> <li>- FV7630</li> <li>- FV7634</li> <li>- FV7636</li> <li>- FV7638</li> <li>- FV7640</li> <li>- FV7642</li> <li>- FV7644</li> </ul>
Kommunen	Kommunale veier	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Planlegging, bygging, drift og vedlikehold av lokale veier</li> <li>- Gang- og sykkelveier, boligveier</li> </ul>	Alle veier kommunen drifter og vedlikeholder

### 1.1 Hvorfor trenger vi hovedplan vei og trafikksikkerhet?

- **Samler tiltak og behov:** Gir en samlet oversikt over alle tiltak innen vei, samferdsel og trafikksikkerhet, slik at arbeidet kan planlegges helhetlig.
- **Drift, vedlikehold og investering:** ser på daglig drift, planlagt vedlikehold og større investeringer i sammenheng for å sikre effektiv ressursbruk.
- **Trafikantbehov:** Synliggjør behovene til ulike trafikantgrupper, inkludert myke trafikanter, bilister, næringstransport og kollektivtransport
- **Verdibevaring:** Viser verdien av veinettet og konsekvensene av redusert vedlikehold over tid, slik at man kan unngå verdiforringelse.
- **Prioritering:** Hjelper kommunen med å prioritere tiltak når ressursene ikke strekker til alle behov.
- **Politisk forankring:** Fungerer som et styringsverktøy som er forankret politisk, slik at tiltakene har legitimitet og retning.
- **Tilskudd og finansiering:** En trafikksikkerhetsplan er nødvendig for å kunne søke tilskudd til forebyggende og fysiske trafikksikkerhetsmidler.
- **Langsiktig planlegging:** Bidrar til å sikre at veinettet forvaltes på en bærekraftig måte med fokus på sikkerhet, tilgjengelighet og kvalitet over tid.

## 2. Bakgrunn

### 2.1 Historikk og tidligere planer

Hadsel kommune har frem til i dag hatt to separate planer innen samferdsel: Hovedplan vei og trafikksikkerhetsplan. Disse har dekket ulike sider av veinett og trafikksikkerhet, men med overlappende mål og tiltak. Erfaringer fra gjennomføring av disse planene har vist behovet for en helhetlig tilnærming, der veiutbygging, vedlikehold og trafikksikkerhet sees i sammenheng.

Den nye kommunedelplanen samler derfor tidligere planer i en felles plan -Hovedplan for vei og trafikksikkerhet. Dette gir et tydelig styringsverktøy for politikere, administrasjon og innbyggere, og legger til rette for samordnet prioritering av tiltak.

### 2.2 Overordnede føringer

Kommunen å 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.

#### 2.2.1 Lover og forskrifter

- [Forvaltningsloven](#)
- [Veglova](#)
- [Vegtrafikkloven](#)
- [Folkehelsesloven](#)
- [Forurensningsloven](#)
- [Vannressursloven](#)
- [Plan og bygningsloven](#)
- [Forurensningsforskriften](#)
- [Vannforskriften](#)
- [Forskrift om alminnelige regler om bygging og vedlikehold av kjørsler 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 vei](#)
- [Forskrift om eigedomsinngrep etter veglova](#)
- [Forskrift om parkeringstillatelse for forflytningshemmede](#)
- [Parkeringsforskriften](#)
- [Skiltforskriften](#)
- [Yrkestransportforskriften](#)
- [Kjøretøyforskriften](#)
- [Opplæringsloven](#)

#### 2.2.2 Nasjonale og regionale føringer

- [Nullvisjonen](#)
- [Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging](#)
- [Nasjonal transport](#)
- [Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg](#)
- [Nasjonal gåstrategi](#)
- [Nasjonal sykkelstrategi](#)
- [Statens vegvesen håndbøker \(veinormaler\)](#)
- [Fylkesplan for Nordland fylkeskommune](#)
- [Regional transportplan](#)
- [Regional plan for vannforvaltning Nordland og Jan Mayen vannregion](#)
- [Regional folkehelseplan Nordland](#)
- [Handlingsplan for universell utforming i Nordland fylkeskommune](#)
- [Regional plan for by- og regionsenterpolitikk i Nordland](#)
- [Regional plan klima og miljø](#)
- [Klimaprofil Nordland](#)
- [Kunnskapsløftet - læreplaner](#)

- [Rammeplan-for-barnehagen](#)
- [Sametingets planveileder](#)
- [Trafikksikker kommune](#)
- [Fn's bærekraftsmål](#)

### 2.2.3 Kommunale føringer

Vedtatte planer:

- [Kommuneplanens samfunnsdel](#)
- [Kommunens arealdel](#)
- [Kommunes planstrategi](#)
- [Klima, miljø og energiplan](#)

## 3. Formål med kommunedelplan – hovedplan vei og trafikksikkerhet

### 3.1 Hovedmål

Hovedmålet er formulert i samsvar med overordnede føringer, både på nasjonalt og regionalt nivå.

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

### 3.2 Delmål

Hadsel kommune har følgende delmål:

#### 3.2.1 Delmål 1: Trafikksikkerhet

- Nullvisjon: Det skal ikke være drepte eller hardt skadde i trafikken
- Trafikantene skal oppleve det som enkelt og trygt å ferdes i trafikken.

#### 3.2.2 Delmål 2: Fremkommelighet

- I oppbygningen av det kommunale veinettet skal gående, syklende og kollektivtransport prioriteres i nevnte rekkefølge
- Vintertid prioriteres brøyting/strøing som følger
  - Bussveier/hovedveier/skoleveier/hjemmetjeneste/sykehus/sykehjem
  - Gangveier
  - Øvrige kommunale veier
- Nye veier skal ha fokus på universell utforming (UU) og eksisterende veianlegg skal oppgraderes til UU så langt det er mulig.

#### 3.2.3 Delmål 3: Folkehelse og miljø

- Veinettet skal friste innbyggerne til å gå og sykle, amt til å reise kollektivt, fremfor å benytte biltransport.

- Veianleggene skal bygges og driftes på en slik måte at flomskader forebygges og forurensning av bekker og vassdrag minimaliseres.
- Luftforurensning fra biler og anleggsmaskiner skal forebygges
- Støy fra veianlegg skal forebygges så langt det lar seg gjøre, og støyskjerming skal etableres der dette er nødvendig.

#### 3.2.4 Delmål 4: Smart gjennomføring

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

### 3.3 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.

#### 3.3.1 Strategier for trafiksikkerhet

Ivareta de målsettinger og strategier som gis i kommunedelplan.

#### 3.3.2 Strategier for fremkommelighet

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

#### 3.3.3 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.

#### 3.3.4 Strategier for smart gjennomføring

- God oversikt over kommunalt eid veigrunn
- Tilstandsanalyser 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
- Gråsonerveier utfases.

## 4. FN's bærekraftsmål

FN's bærekraftsmål er verdens felles arbeidsplan, her i denne planen er de mest relevante punktene:



Delmål 3.6) Innen 2030 halvere antall dødsfall og skader i verden forårsaket av trafikkulykker



Delmål 4.7) Innen 2030 sikre at alle elever og studenter tilegner seg den kompetanse som er nødvendig for å fremme bærekraftig utvikling [...]



Delmål 8.8) Beskytte arbeidsrettigheter og fremme et trygt og sikkert arbeidsmiljø for alle arbeidstakere [...]



Delmål 11.2) Innen 2030 sørge for tilgang til trygge, rimelige, tilgjengelige og bærekraftige transportsystemer for alle, spesielt for personer i sårbare situasjoner, kvinner, barn, personer med funksjonsnedsettelse og eldre.



Delmål 12.6) stimulere selskaper, særlig store og flernasjonale selskaper, til å ta i bruk bærekraftige metoder og integrere informasjon om egen bærekraft i sine rapporteringsrutiner

Delmål 12.7) Fremme bærekraftige ordninger for offentlige anskaffelser, i samsvar med de enkelte landenes politikk og prioriteringer.



Styrke virkemidlene som trengs for å gjennomføre arbeidet, og fornye globale partnerskap for bærekraftig utvikling.

## 5. utfordringer og innsatsområder

### 5.1 Generelt

Hadsel kommune står overfor flere strukturelle og operative utfordringer som påvirker kommunens evne til å forvalte og videreutvikle veinettet på en bærekraftig og effektiv måte. Kommuneplanens samfunnsdel viser til behovet for robuste lokalsamfunn, god tilgjengelighet, sosial bærekraft, klimatilpasning og helhetlig areal- og transportplanlegging. Disse føringene må ligge til grunn for prioriteringer i hovedplan vei.

Befolkningsutviklingen, herunder forventet vekst og fortetting i deler av kommunen, medfører økt behov for fleksible og kapasitetssterke transportløsninger. Samtidig er det et mål i samfunnsdelen å legge til rette for klimavennlige reisevalg og redusert bilavhengighet der dette er hensiktsmessig. Veiplanleggingen må derfor understøtte både mobilitet, trygg ferdsel og miljømessig bærekraft.

Behovene og ønsker vil alltid være større enn det vi klarer å få til. Vedlikeholdsetterslep og klare forventninger fra innbyggerne – særlig knyttet til belysning, trafikktrygghet, gang- og sykkelveier og generelt veivedlikehold – skaper et stort press på ressursene. Kommuneplanens samfunnsdel peker på likeverdige tjenester, medvirkning og sosial rettferdighet som sentrale prinsipper. Dette understreker behovet for klare, transparente og rettferdige prioriteringskriterier.

Kommunen legger derfor følgende kriterier til grunn for prioritering av tiltak:

- **Nyttekrteriet:** Et tiltaks prioritet øker i tråd med den forventende 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.
- **Alvorlighetskrteriet:** Tiltak som omhandler liv og helse, beredskap og kritiske svakheter i infrastrukturen skal prioriteres høyt.
- **Fordelingskrteriet:** Fordeling mellom bygder og tettsteder skal være balansert og i tråd med samfunnsdelens mål om likeverdige tjenester og levende lokalsamfunn.

I praksis må kriteriene ofte avveies mot hverandre. Samfunnsdelen understreker behovet for langsiktighet og forutsigbarhet i kommunens arbeid. Det betyr at mål, strategier og prioriteringskriterier må være tydelig vedtatt og at politiske prioriteringer må følge disse.

Planen bygger på fire sentrale innsatsområder:

- Trafikksikkerhet
- Fremkommelighet
- Folkehelse og miljø
- Smart gjennomføring

### 5.2 Trafikksikkerhet

Hadsel kommune skal være en trygg kommune, der barn og unge skal ha gode og trygge oppvekstvilkår. Dette gir klare føringer i trafikksikkerhetsarbeidet.

Tradisjonell veidrift har vært bilorientert, men moderne veiforvaltning må legge til rette for alle trafikantgrupper og bidra til trygge, tilgjengelige og inkluderende lokalmiljøer. Dette samsvarer med samfunnsdelens vektlegging av universell utforming, sosial bærekraft og aktiv transport.

Hadsel kommune har over flere år gjennomført tiltak rundt skoler, barnehager, sykehjem og sykehus, basert på barnetråkkregistrering og trafikksikkerhetsplan. Likevel består utfordringer, særlig knyttet til foreldrekjøring, arealmangel og topografi som vanskeliggjør ideelle løsninger. Samfunnsdelen understreker at barn kunne bevege seg trygt i nærmiljøet, noe som gjør trygg skolevei til et særlig viktig innsatsområde.

På flere fylkesveier er det betydelig gjennomgangs- og tungtrafikk, samtidig som de brukes av mange myke trafikanter. Dette skaper utfordringer for trygg ferdsel både langs og på tvers av veinettet. God planlegging må derfor sikre løsninger som reduserer konflikter mellom trafikantgrupper.

### 5.3 Fremkommelighet

Universell utforming (UU) er et grunnprinsipp i kommuneplanens samfunnsdel, som legger til grunn at Hadsel skal være tilgjengelig for alle. For transportsystemet innebærer dette at veier, fortau, holdeplasser og kryss må utformes slik at de er forståelige, trygge og brukbare for flest mulig.

Behovene knytter seg til:

- Bevegelse
- Orientering
- Lesbarhet i trafikkbilde

Dette krever gode gangarealer, logiske kryss, tydelig skiller mellom trafikantgrupper og bruk av naturlige eller kunstige ledelinjer for synshemmede. I sentrumsområdene er UU særlig et viktig hensyn i reguleringsplaner. Utenfor sentrum må kravene veies opp mot terrengforhold, i tråd med samfunnsdelens mål om realistiske og stedtilpassende løsninger.

Et skjærskilt problem er at eksterne aktører som graver i kommunal vei ikke kan pålegges å oppgradere etter dagens UU-standard. Kommunen har heller ikke ressurser til å kompensere for dette. Klimaendringer og økt nedbør skaper også større behov for god vinterdrift, som avgjørende for fremkommelighet.

### 5.4 Folkehelse og miljø

Kommuneplanens samfunnsdel løfter frem folkehelse som et gjennomgående hensyn i all planlegging. Infrastruktur som gjør det enkelt å gå, sykle og bruke nærmiljøet er avgjørende – både for fysisk aktivitet, trivsel og sosial tilhørighet.

Tilrettelegging for aktiv transport er derfor et viktig virkemiddel for å nå målene om helse, bærekraft og attraktive lokalsamfunn. Samtidig skaper klimaendringer nye utfordringer. Hyppige skrifter mellom kulde og varme bryter ned veidekker raskere, økt tungtrafikk knyttet til utbygging forsterker slitasjen. Mangelfull drenering forverrer dette ytterligere.

Hadsel har i dag områder der overvann og spillvann går i samme system. Dette er lite robust i møte med økende nedbørmengder og gir risiko for tilbakeslag, skader og overbelastning av renseanlegg.

(Sidehale-tekst)

Samfunnsdelen understreker behovet for klimatilpasning, og drenering og overvannshåndtering er der derfor kritiske forbedringspunkter.

### **5.5 Ressursbruk og servicenivå**

Effektiv ressursbruk og kvalitet i tjenestene er sentrale mål i kommuneplanens samfunnsdel. For veisektoren betyr dette at driften må være planmessig, forutsigbar og økonomisk bærekraftig.

Dersom grøfter, sluk og stikkrenner ikke vedlikeholdes, vil vann trenger inn i veikroppen og svekke bæreevnen. Dette øker skadeomfang og kostnader på sikt. Tilsvarende vil for sent reasfaltering føre til behov for full rehabilitering, i stedet for enklere og rimeligere tiltak.

Underbudsjettering gir både kortsiktige ekstraavgifter og høyere langsiktige driftskostnader. Samtidig skaper nye teknologiske skift – som flere elbiler og mulige krav til ladestasjoner – behov for tilpasning av infrastrukturen.

I flere områder mangler kommunen eierskap til grøfter, siktsoner og areal som trengs til fortau og trafikksikkerhetstiltak. Samfunnsdelen understreker verdien av gode og trygge lokalmiljøer, noe som kan kreve grunnverv, særlig i nærheten av skoler.

Parkering langs smale gater, særlig vinterstid, hindrer brøyting og skaper trafikksikkerhetsrisiko. Ureglementert bruk av kommunal veigrunn til hekker, murer og biloppstillingsplasser gjør drift og vedlikehold vanskelig og hemmer gjennomføring av VVA-prosjekter (VVA=vei, vann og avløp).

Kommunen mottar mange henvendelser fra innbyggere og næringsliv. God kommunikasjon er viktig, men ressurskrevende. Behovet for digitalisering og effektivisering av kommunens tjenester er også inkludert drift av vei.

# Del 1 Hovedplan vei

## 6. Status kommunale veier

### 6.1 Dagens tekniske anlegg

De tekniske anleggene som ivaretas av kommunen:

Hva	Hvor mye
Antall km vei totalt i kommunen	500 km
- Kommunal vei	100 km
- Fylkesvei	150 km
- Europavei	40 km
- Privat vei	180 km
- Skogsvei	30 km
Gatelys på kommunal vei	1552 stk
Gatelys fylkesvei/statlig vei	998 stk
Broer	5 stk
Trafikkskilt	Ca 550 stk
Sandfang	575, hvorav 38 private
Kummer	2681 stk, hvorav 320 private
Parkeringsplasser - offentlige	Ca 4000

### 6.2 Drift og vedlikehold

Hadsel kommune har ansvar for drift og vedlikehold av alle kommunale veier, jf. veglova § 5. Dette innebærer blant annet brøyting og bortkjøring av snø, strøing, feiing, gaterenovasjon, tømning av sandfang, grøfterensk, rydding av siktlinjer, lapping av asfalt, asfaltering, i tillegg til rehabilitering og oppgradering. Kommunen har også ansvaret for drift og vedlikehold av gatelys og skilting. Det er et betydelig etterslep innen vedlikehold og oppgraderinger, noe som gjør det nødvendig å prioritere tiltakene innenfor tilgjengelige ressurser.

#### 6.2.1 Veielementer

##### *Kommunal vei (kjørebane, fortau og gang- og sykkelveier)*

Kommunen mangler i dag en samlet og systematisk oversikt over tilstanden på de kommunale veiene, fortau og gang- og sykkelveier. Vedlikeholdsarbeidet har i stor grad vært håndtert etter hvert som problemer oppstår. For å sikre mer effektiv planlegging, prioritering og ressursbruk, bør det utarbeides en helhetlig tilstandsvurdering av hele det kommunale veinettet. En slik tilstandsrapport vil gi et nødvendig grunnlag for langsiktig vedlikeholdsplanlegging, budsjettering og prioritering av tiltak.

##### *Vintervedlikehold*

Kommunen utfører vintervedlikehold på kommunale veier, torg, og plasser utenfor kommunale bygg (skole, sykehjem, barnehager, rådhus), samt enkelte private veier. Brøyting av private veier vurderes dersom det foreligger et samfunnsmessig behov.

Kommunen skal bidra til at det er lett fremkommelighet på offentlige veier. Dette gjelder spesielt for utrykningskjøretøy, offentlig transport, renovasjonsbiler, brøytebiler, syklende og gående. Tjenesten skal bidra til ryddige parkeringsforhold for å bedre trafiksikkerheten.

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

### *Sommervedlikehold*

Sommervedlikehold utføres kun på kommunal veier, og innebærer:

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

### *Kulverter og broer*

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

Broer omfatter mindre veibroer i kommunen, for eksempel Markmarka (Langøya), Myrland (Austvågøya),

Broer må kontrolleres og vedlikeholdes med fokus på trafiksikkerhet, bæreevne og levetid, det må være jevnlig inspeksjoner. Broene er i dag i dårlig forfatning, og trenger vedlikehold – dette er viktig for å opprettholde sikker ferdsel og forhindre skade på veistrukturen.

### *Drenering*

Grøfter, kummer, sluk med tilhørende ledningsnett og stikkrenner drenerer veiarealene. Vedlikehold tas ved behov.

### *Gatebelysning*

Kommunen har ansvar for drift og vedlikehold av veilysanlegget på kommunale veier og på flere fylkesveier der kommunen har driftsansvar. Arbeidet omfatter utskifting av lyskilder, feilretting, kontroll av stolper og kabler, samt sikring av anlegg ved havari. Driftsbudsjettet er i hovedsak bundet opp i faste kostnader som strøm, nettleie og stolpeleie, og de økte strømprisene i 2026 har ytterligere redusert handlingsrommet. Dette gjør at nødvendige vedlikeholdsoppgaver i liten grad kan gjennomføres, og feil kan bli stående over tid. Manglende vedlikehold øker risikoen for mørklagte områder, redusert trafiksikkerhet og større skader på anlegget.

### *Trafikkskilt og gatemøbler*

Trafikkskilt, leskur, sykkelstativ, benker, søppelkasser, veioppmerking, veibommer med mer bidrar til sikker og funksjonell ferdsel for trafikantene. I Hadsel kommune har vi ca. 500 trafikkskilt.

Reklameskilt må søkes byggesak for vedtak.

Det er ut fra vedlagte skiltplan å vurdere hvor det er behov for skilting og få en ensartet praksis i forhold til trafikkskilt. Der er utarbeidet retningslinjer for skilting, jf. skiltplan.

## 7. Omklassifisering av vei

En vei kan klassifiseres som kommunal når ett eller flere av følgende kriterier er oppfylt:

- a) Veien gir adkomst til kommunale bygninger, som skoler, barnehager, forsamlingshus, kommunale institusjoner eller kommunale lekeplasser.
- b) Veien fungerer som en samlevei
- c) Vei i uregulert område er en adkomstvei og har allmenn interesse.
- d) Vei i regulert boligområde som er en adkomstvei og har allmenn interesse
- e) Vei i boligområde som er adkomstvei og har allmenn interesse.

### 7.1 Omklassifisering fra kommunal vei til privat vei

Kommunen kan fatte vedtak om omklassifisering av kommunal vei til privat vei når ett eller flere av følgende kriterier er oppfylt:

- a) Veien betjener et befolkningsgrunnlag på fem eller færre helårsboliger, og den betjener ikke offentlige anlegg, bygninger eller andre områder av allmenn interesse.
- b) Veien fungerer som adkomstvei til industribedrift, gårdsbruk eller annen privat næringsvirksomhet.
- c) Veien benyttes i hovedsak som jordbruksvei
- d) Veien tjener som avkjørsel til enkelthus eller store boligbygg
- e) Veien fungerer utelukkende 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 trafikksikkerhetsmessige og vedlikeholdsmessige grunner kan vurderes overtatt av kommunen.

### 7.2 Overtakelse av privat vei til kommunal vei

Kommunen, kan etter søknad, fatte vedtak om overtakelse av privat vei når følgende forutsetninger er oppfylt:

- a) Veien tjener som adkomst til minst seks helårsboliger
- b) Veien tjener som adkomst til friluftsområde, offentlige anlegg og bygninger eller andre områder av allmenn interesse
- c) Veien har tilknytning til offentlig vedlikeholdt kjørevei

Ved all overtakelse gjelder kommunens til enhver tid gjeldende veinormer, standardkrav og retningslinjer.

#### 7.2.1 Tilleggskrav for veier i regulert område:

- a) Veien skal være regulert som offentlig vei i gjeldende reguleringsplan
- b) Veien skal tilfredsstille kommunens til enhver tid gjeldende veinorm
- c) Før overtakelse skal det gjennomføres besiktigelse og overtakelsesforretning, hvor det føres protokoll
- d) Eventuelle mangler skal være utbedret før overtakelse ansees endelig.

### 7.2.2 Tilleggskrav for overtakelse av privat ubygde veier

- a) Veien skal tilfredsstillende gjeldende veinormer og tekniske krav i tråd med Statens vegvesens håndbøker, særlig N200
- b) Veien skal overføres til kommunen vederlagsfritt og uten heftelser
- c) Overvannshåndtering, inkludert grøfter og stikkrenner, skal være utformet slik at avløp sikret fritt og uten risiko for skade på veiområdet.
- d) Det skal gjennomføres besiktigelse og overtakelsesforretning. Eventuelle mangler skal være rettet før overtakelse er endelig.

En gråsonvei blir ikke omklassifisert, men kan minste enkelte tjenester, eksempelvis brøting, dersom tjenesten ikke er i samsvar med kommunens vedtak eller tjenestestandard for slike veier.

Alle vedtak om omklassifisering av vei til eller fra kommunal vei skal fattes av kommunestyret, i tillegg skal berørte brukere høres i samsvar med forvaltningsloven.

Hadsel kommune gir ikke driftstilskudd til private veier.

## 8 Kommunale veilysanlegg

Kommunen har ansvar for drift og vedlikehold av om lag 2550 gatelys. Kommunen eier og drifter alle lys langs kommunale veier, samt majoriteten av anleggene langs fylkesveier. Anleggene er sammensatt av både eldre og nyere installasjoner, med betydelige variasjoner i teknisk standard. Eldre deler av anlegget består av trestolper, luftstrekk og armaturer med høyt energiforbruk, mens nyere anlegg er bygget med jordkabel, trekkerør og stålmaster. Denne variasjonen gjør at anlegget har et betydelig og økende vedlikeholdsbehov.

Driftsbudsjettet for veilyd dekker i hovedsak faste kostnader som strøm, nettleie og stolpeleie. De betydelig økte strømprisene i 2026 har redusert det økonomiske handlingsrommet ytterligere, og kommunen må aktivt minimere risikoen for budsjettoverskridelser. Etter at de faste kostnadene er dekket, gjenstår det i praksis ingen midler til feilretting, utskifting av komponenter eller planmessig vedlikehold. Dette innebærer at mørklagte områder kan bli stående over lengre tid, noe som påvirker både trafiksikkerhet, trygghetsfølelse og fremkommelighet.

En lovpålagt råtekontroll gjennomført i 2025 avdekket at 25 trestolper må skiftes ut i løpet av 2026 for å ivareta elsikkerhet og redusere risiko for havari. Kommunen har per i dag ikke økonomisk kapasitet til å gjennomføre disse utskiftingene. Manglende vedlikehold øker risikoen for kabelfeil, havari på stolper og defekte armaturer, og utbedring av slike feil kan bli betydelig mer kostbart dersom tiltak utsettes. I tillegg begrenser dagens økonomiske situasjon muligheten for å modernisere anlegget med energieffektive LED-armaturer, noe som kunne redusert både energiforbruk og driftskostnader og samtidig styrket kommunens klima- og miljømål.

Veibelysning er en viktig del av kommunens trafiksikkerhetsarbeid. God belysning reduserer risikoen for ulykker, særlig for myke trafikanter, og er avgjørende for trygg ferdsel på skoleveier, gang- og sykkelveier og i boligområder. Befolkningsvekst og nye boligområder skaper samtidig behov for

utbygging av veilys i nye gater og gangforbindelser. Uten økte midler vil kommunen ikke kunne møte forventningene til moderne og trygg infrastruktur, samtidig som vedlikeholdsetterslepet på eksisterende anlegg øker.

For å sikre et driftssikkert, energieffektivt og trafikksikkert veilysanlegg er det nødvendig med en styrking av driftsmidlene, en planmessig utskifting av eldre infrastruktur og en langsiktig strategi for modernisering. Dette vil redusere risikoen for budsjettoverskridelser, forbedre trafikksikkerheten og bidra til et mer bærekraftig og robust anlegg for fremtiden.

# Del 2 Trafikksikkerhetsplan

## 9. Nullvisjon

Nullvisjonen om ingen drepte eller hardt skadde i trafikken ble vedtatt i 2001, og har dermed vært grunnlaget for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge i over 20 år. Nullvisjonen gjelder hele transportsystemet. Utfordringene er imidlertid størst i veitrafikken, og nullvisjonen har derfor hatt størst betydning her. Den har gitt oss noe å strekke oss etter. Samtidig har den gitt en tydelig retning for innsatsen, kunnskapsbasert og målrettet arbeid av alle aktører som påvirker sikkerheten i veisystemet.

## 10. Trafikksikkerhetssituasjonen i kommunen

Ulykker og skader i trafikken påfører menneskene som rammes store lidelser. De er også svært kostbare for samfunnet. Helse- og omsorgstjenestene i kommunen bærer en stor del av ansvaret for oppfølging etter ulykker, noe som understreker viktigheten av forebyggende og helsefremmende arbeid.

I tillegg til de alvorligste trafikkulykkene og de registrerte hardt skadde, viser erfaring at den offisielle statistikken har en betydelig underrapportering. Dette gjelder spesielt for eneulykker med myke trafikanter og for hendelser der skadene er mindre alvorlige. Ulykkesstatistikken som er bruk, er hentet fra Statens vegvesens statistikkgenerator [Trine](#). Her kan vi hente ut tall både fra Hadsel kommune, Nordland fylke og nasjonalt nivå.

### 10.1 Ulykkesituasjon i Hadsel kommune

Hadsel kommune har et sammensatt veinett bestående av kommunale, fylkeskommunale, europaveier og private veier. Kommunen er veimyndighet for de kommunale veiene.

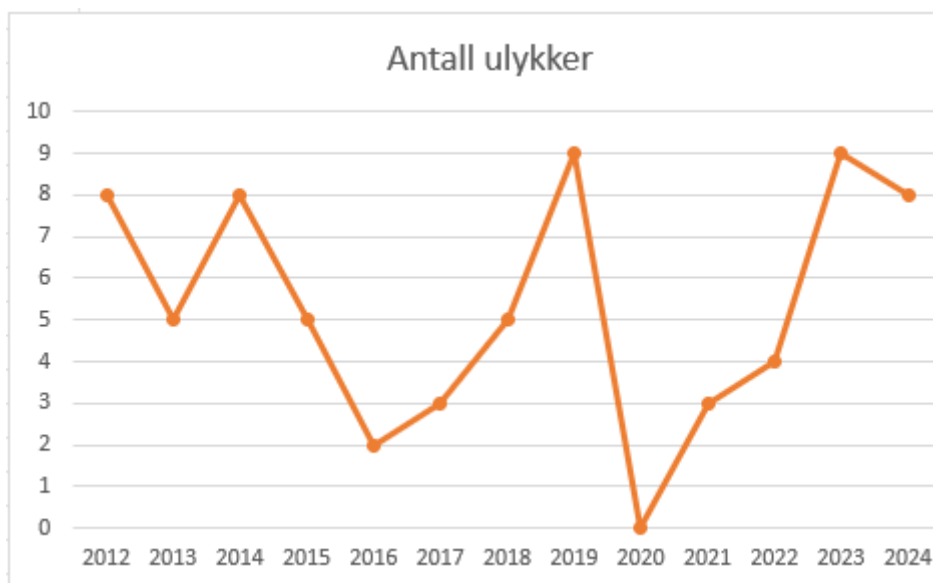
#### 10.1.1 Analyse av trafikkulykkene

Ulykkesstatistikkene gir ikke et fullstendig bilde av den faktiske ulykkesituasjonen, men gir et godt grunnlag for å identifisere utviklingstrekk og prioriteringsbehov. Oversikten nedenfor viser fordelingen av ulykker på ulike veityper for perioden 2012-2024.

Generelt viser statistikken at trafikkulykker sjelden har én enkelt årsak. Ofte er flere medvirkende faktorer til stede, og disse påvirker også hvor alvorlige konsekvensene blir.

I perioden 2012-2024 er det registrert 69 trafikkulykker i Hadsel kommune. Av disse skjedde 47 i perioden 2012-2019. De siste 3 årene viser da en markant økning på 21 ulykker.

Selv om antall ulykker med personskaade har økt de siste årene, viser statistikken at kun 6 % av disse har skjedd på kommunale veier. De aller fleste ulykkene skjer på fylkesvei og europavei, og selv om dette ikke er kommunens veimyndighetsområde er det svært alvorlig at ulykkene skjer innenfor kommunens grenser, og dette påvirker innbyggernes sikkerhet og trygghetsfølelse.

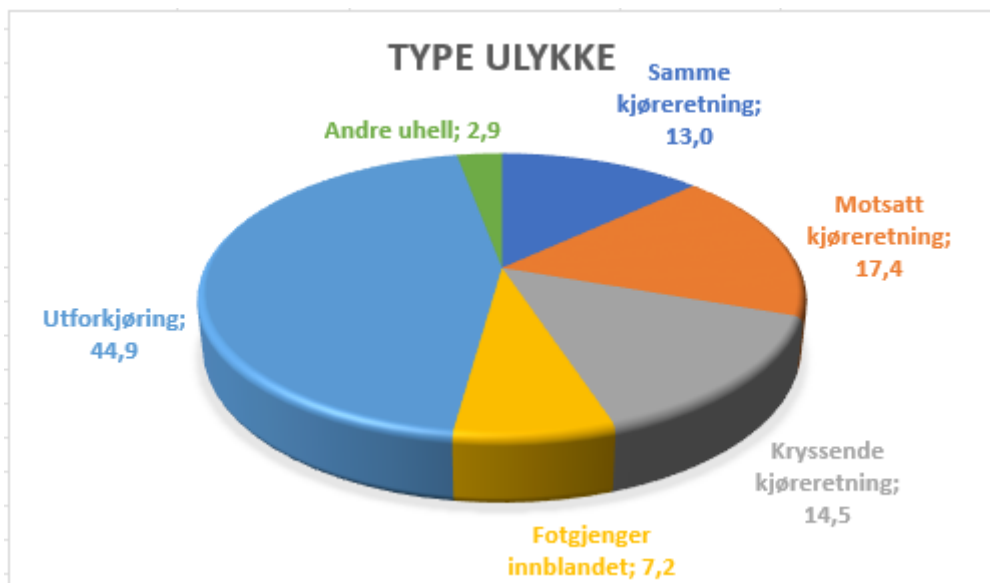


Selv om antall ulykker med personskade har økt de siste årene, viser statistikken at kun 6 % av disse har skjedd på kommunale veier. De aller fleste ulykkene skjer på fylkesvei og europavei, og selv om dette ikke er kommunens veimyndighetsområde er det svært alvorlig at ulykkene skjer innenfor kommunens grenser, og dette påvirker innbyggernes sikkerhet og trygghetsfølelse.

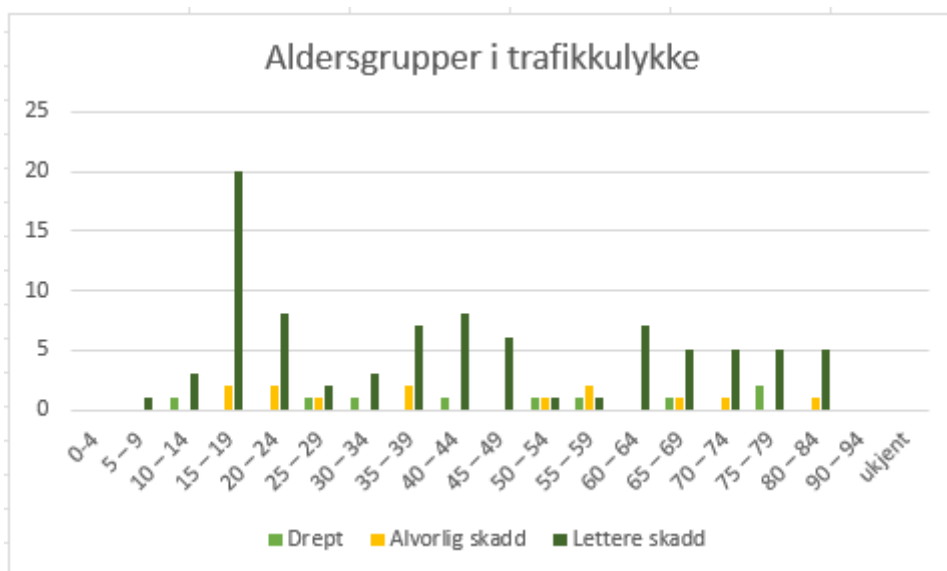


Kommunale veier i Hadsel har fartsgrense fra 50 km/t og lavere, mens europavei og fylkesveier har fra 50 km/t og oppover. Dette kan være en indikasjon på hvorfor skadene kan bli verre på fylkesvei og europavei enn det er på kommunale veier. Nytt fra i år er at vi også har tatt med private veier. Skogsveier er ikke tatt med her, da det ikke har vært registrert ulykke på disse.

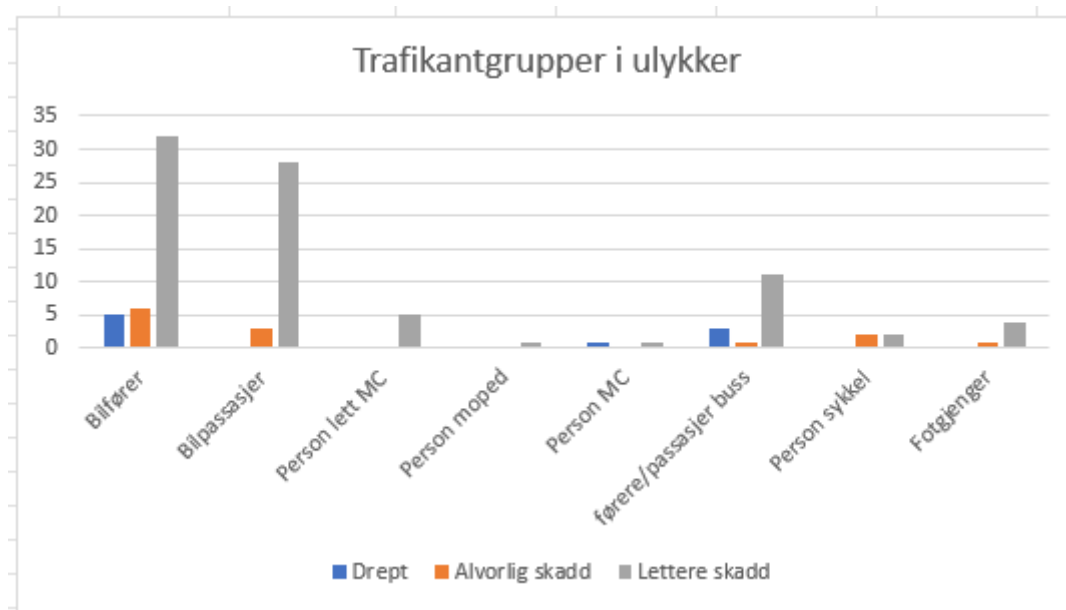
Når det gjelder type ulykker, viser statistikken at utforkjøring utgjør nesten halvparten av ulykkene.



De ulike trafikantgruppene har svært ulik risiko for å bli drept eller hardt skadd når de ferdes i trafikken. Ungdom og unge voksne er flest ganger utsatt for trafikkulykker.



Trafikantgrupper som rammes i ulykker i Hadsel viser å være både sjåfør av bil og bilpassasjer, vi har også drepte og skadde både på to-hjuling og buss. Sykkel og fotgjengere er skadde personer.



## 10.2 Trafikkbilde i Hadsel

### 10.2.1 Trafikktellere

Hadsel kommunen har egne trafikktellere som kan registrere trafikkbildet på veiene i kommunen. Ved å bruke trafikktellere kan vi ut informasjon som årsdøgntrafikk (ÅDT), trafikkfordeling gjennom døgnet/uka, retningsfordeling, andel tunge kjøretøy og hastigheter. Ut fra informasjonen fra trafikktellere kan vi få grunnlag for trafiksikkerhetstiltak, for eksempel fartshumper, det gir grunnlag for trafikkanalyser hvis det skal være et prosjekt i område. Det utarbeides fagrapporter som ligger tilgjengelig for teknisk og planavdelingen.

### 10.2.2 Årsdøgntrafikk (ÅDT)

ÅDT er i prinsippet summen av antall kjøretøy som passerer et punkt på en veistrekning (for begge retninger sammenlagt) og gir et gjennomsnitt for daglig trafikkmengde.

Statens vegvesen har informasjon om ÅDT på fylkesveiene gjennom [Nasjonal vegdatabank](#), og disse varierer langs hver vei avhengig hvor man befinner seg. Langs kommunale veier er slike tall mangelfull, men flere og flere kommunale veier får dette. Tallene fra kommunale veier lagres på kommunens system.

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	ÅDT 2024
FV7634	STOKMARKNES: Ranværingsgata ved avkjørsel til FV82	-	4350	3600	3000
FV82	STOKMARKNES: Fv82 ved avkjørsel til Ranværingsgata	-	3900	3750	5800
FV82	STOKMARKNES: Børøya	3459	3875	5200	4580
FV82	MELBU: Fra Gulstad til fergetoaia	2750	3850	2890	
FV82	LANGØYA: Stokmarknes lufthavn-Skagen til grense Sortland		2750	3000	3370
FV7634	STOKMARKNES: Markedsgata fra W.D.Halsgate og nordover	-	2350	2000	
FV 82	STOKMARKNES: Skagen ved kryss FV7636	2000	2350	2500	5800
FV7634	STOKMARKNES: Havnegata ved torget	-	1650	1900	2500
KV2213	STOKMARKNES: Skarveien sørøst for Stokmarknes skole	-	1100	600*	
E10	RAFTSSUNDET: Raftssund bru ved kryss Fv7630	780	900	1233	1400
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	1200
FV822	INNLANDET: Fiskfjord-Kaljord	800	800	380	600
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	2400
KV2035	STOKMARKNES: Rich.Withs gate mellom Kirsten Thodes gt og Skarveien	-	500	200	468,4
KV2213	STOKMARKNES: Skarveien fra Fv7634	-	400	300	
FV7638	STRANDLANDET: Krysset E10 – Grunnfjorden	-	400	400	500
FV 7630	RAFTSSUNDET: Raftssund bru ved kryss E10	200	350	350	350
FV 892	STOKMARKNES: Stokmarknes lufthavn, Skagen	200	200	200	200

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

#### Kommenter til tabellen over

ÅDT viser at hovedveinettet i kommunen har hatt en samlet trafikkvekst i perioden 2009-2024, mens flere lokale gater og veier har hatt stabil eller avtakende trafikk. Dette påvirker både belastningen på veinettet og prioritering av trafikksikkerhetstiltak.

(Sidehale-tekst)

FV82 fremstår som den viktigste gjennomfartsåren i området, med tydelig trafikkøkning på flere delstrekninger. Særlig ved Skagen-krysset og ved Ranværingsgata er ÅDT registrert til rundt 5800, noe som indikerer økt gjennomgangstrafikk og regional transport. Dette medfører økt behov for å sikre kryssutforminger, gode gang- og sykkelforbindelser samt tiltak for å redusere konflikt mellom gjennomgangstrafikk og lokal trafikk.

Del av FV7634, Havnegata, fungerer som hovedfordelingsvei internt i Stokmarknes. Trafikkutviklingen er sammensatt, med noe reduksjon i enkelte sentrumsgater. Etter innføring av enveiskjøring i deler av Ranværingsgata i år 2025 vil ÅDT øke i Havnegata.

E10 ved Raftsundet viser jevn trafikkvekst og har i 2024 en ÅDT på om lag 1400. Dette er en viktig regional forbindelse med både tungtransport og turisttrafikk og stiller krav til trafiksikker utforming av kryss og avkjørsler.

Lokale kommunale gater har lavere PDT og flere har hatt nedgang siden 2014. Dette kan tyde på redusert intern biltrafikk i sentrum, men understreker fortsatt behov for tiltak rettet mot myke trafikanter, særlig i nærheten av skole og barnehage og boligområder.

Eller er det verd å legge merke til at FV82, Børøya, har en økning og man regner med at utviklingen vil fortsatt øke, da det er utbygd mer industriområder og etablerte industrier utvider sin virksomhet. Den mest trafikkerte veikrysset er Ranværingsgata, her er det ønsket om rundkjøring for å bedre trafikkbildet og trafiksikkerheten.

## 11 Barnetråkkregistrering

[Barnetråkk](#) er en metode for medvirkning og bedre planlegging for barn og unge. 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 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 undersøkelsen ble gjort ved at hver elev fikk utdelt et kart hvor de tegnet inn sin skolevei, og hvilke strekninger av denne som de føler seg utrygge på, i tillegg til at de kan skrive hva som gjør at de er utrygge. Nytt fra barnetråkk 2025 er at foreldre kan skrive inn sine innspill på eget ark. Alle skjema blir så oppsummert i eget kart.

I 2025 ble det gjennomført barnetråkkregistreringer ved 4 av 4 skoler i klassene 1. til 10. klassetrinn. I 2020 ble det gjennomført barnetråkkregistrering ved 4 av 5 skoler, i klassene 1. til 10.klassetrinn. I 2014 ble det gjennomført av 3 av 5 skoler, i klassene 5.-8.klassetrinn, her valgte Melbu å avvente registrering til den nye skolen åpnet i 2016. Strønstad skole har ikke svart på henvendelser om barnetråkk.

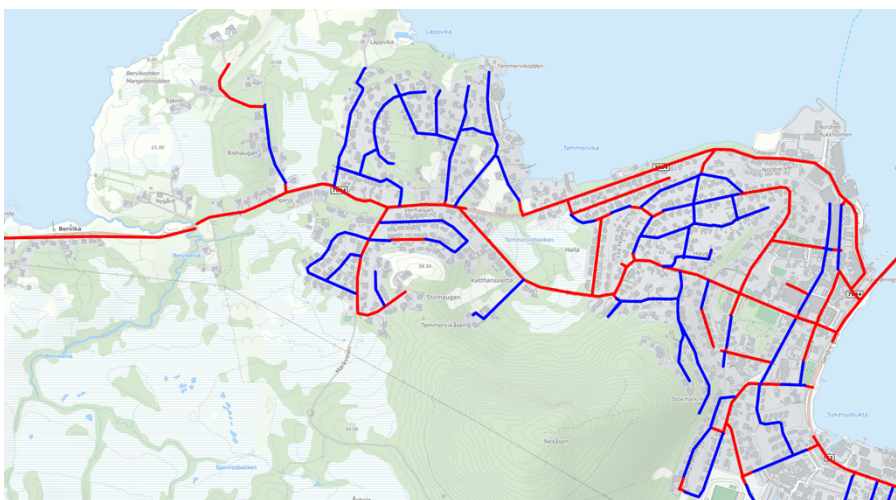
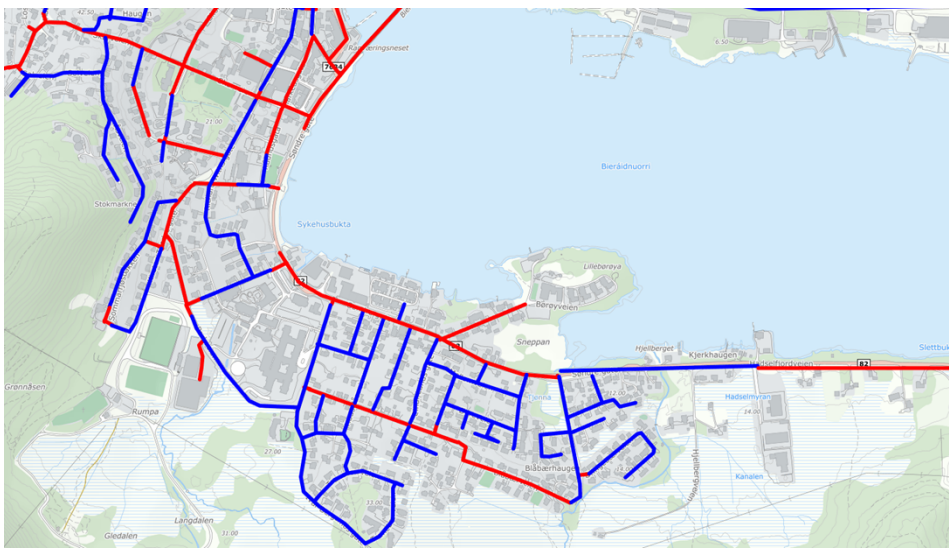
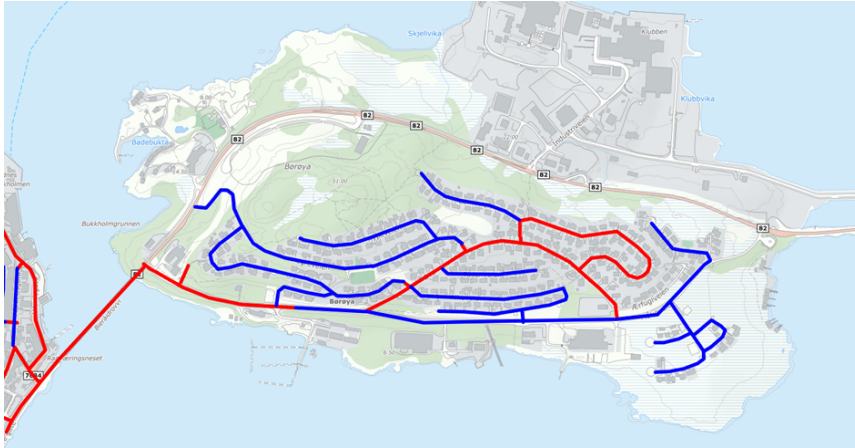
### Tegnforklaringer til påfølgende kart:

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

*Blå strek = skoleveistrekning som barn og unge bruker, men føler seg trygge*

*Orange punkt = Skolen*

## 11.1 Stokmarknes skole



Barnetråkkregistreringen for Stokmarknes skole viser at flere av de viktigste utfordringene knyttet til trafikkerte hovedveier og kryss langs sentrale ferdselsårer.

Særlig FV82 går igjen i registreringene som en strekning der både elever og foresatte opplever trafikkfarlige situasjoner. Fylkesveien har relativt høy trafikkmengde sammenlignet med øvrige gater

i området, og flere steder mangler tydelige og tilstrekkelige løsninger for myke trafikanter. Dette gjelder spesielt ved krysningpunkter og der skolebarn må krysse eller bevege seg langs veien.

I tillegg er enkelte kommunale veier registrert som utfordrende, blant annet:

- Skolegata
- Dr.Thodes gate
- Ivar Bergsmos gate
- John Giævers gate
- Trolldalsveien
- Skarveien
- Richard Withs gate
- Parkveien

Flere av disse veiene brukes som viktige skoleveier til og fra Stokmarknes skole. Registreringene peker særlig på utfordringer knyttet til høy fart, uoversiktlige kryss og behov for bedre tilrettelegging for gående og syklende.

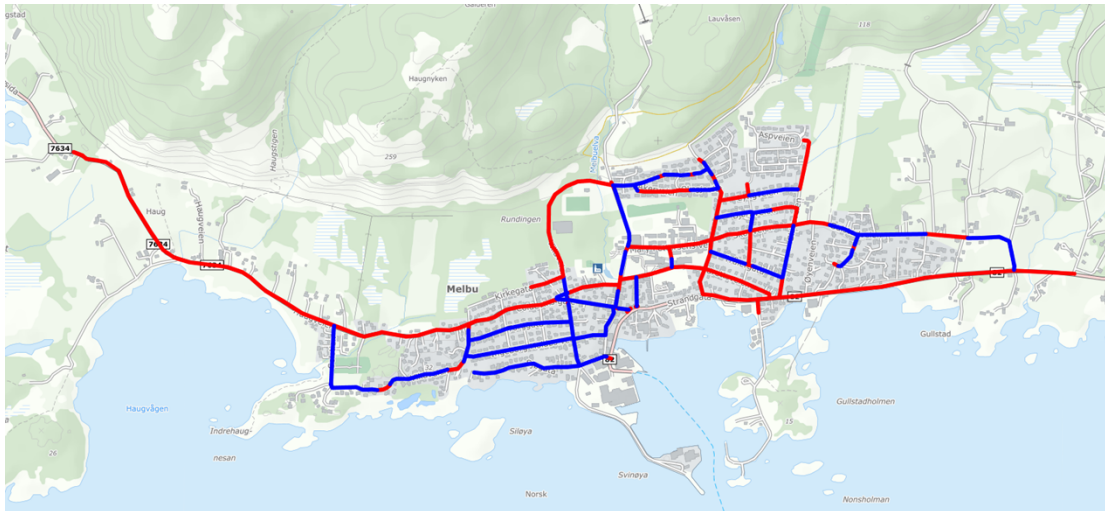
Samlet sett viser registreringen at barns skoleveier i stor grad følger hoved ferdselsårene i Stokmarknes, noe understreker behovet for god tilrettelegging for myke trafikanter.

## 11.2 Melbu skole



Barnetråkk

2020



## Barnetråkk 2025

Barnetråkkregistrering ved Melbu skole viser flere registrert i sentrale deler av Melbu, særlig i området rundt skole og sentrum.

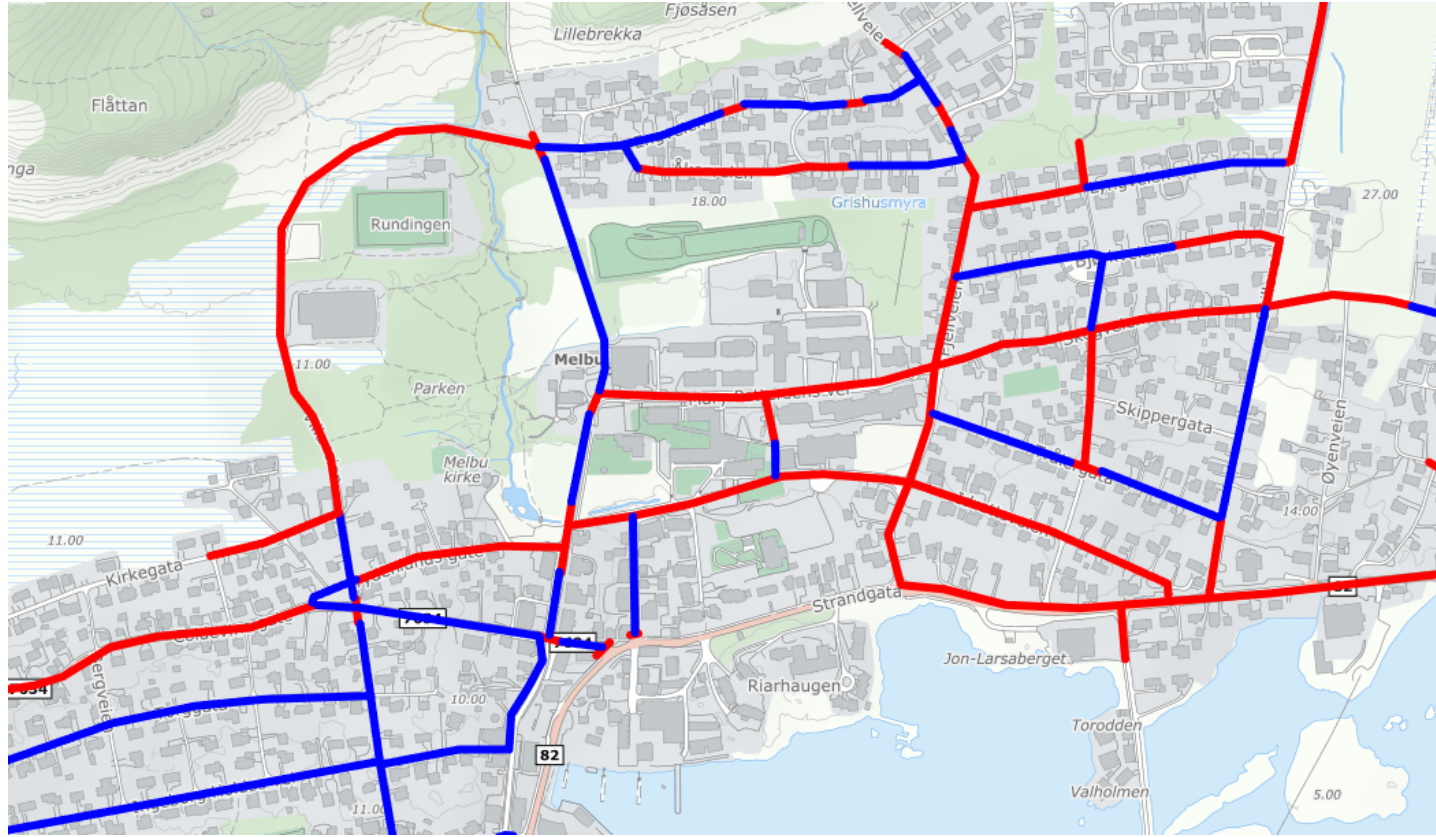
Flere av de registrerte veiene ligger i boligområder, men fungerer samtidig som viktige forbindelser til skole, sentrum og fritidsaktiviteter. Følgende gater går igjen i registreringene:

- Chr.Fredriksens gate
- Coldevinds gate/ Villaveien
- Coldevinsgate / Vikaveien
- Strandagata
- Mary Pettersens vei
- Frydenlundsgate /Maren Fredriksens alle

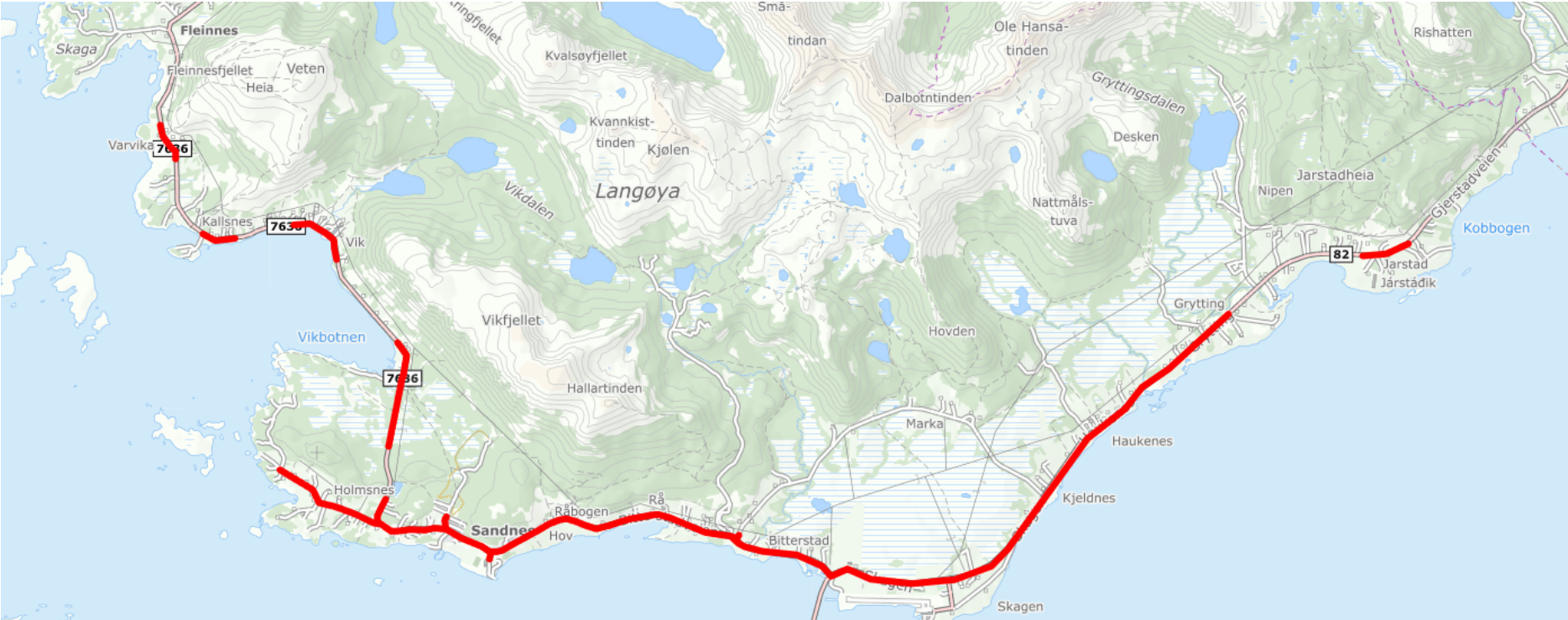
Flere av disse gatene ligger i område med både boligtrafikk og gjennomkjøring til sentrum. Barn og foresatte peker særlig på situasjoner der trafikkbildet oppleves som uoversiktlig, spesielt i kryss eller i områder med parkering langs vei.

Også i Melbu peker registreringene på utfordringer knyttet til fylkesveinettet. FV82 og FV7634 er flere steder registrert som trafikkfarlige. Disse veiene fungerer som hoved forbindelser gjennom tettstedet og har høyere trafikkbelastning enn de omkringliggende boligveiene.

Registreringen viser at flere krysningpunkter mellom fylkesvei og kommunale veier oppleves som lite oversiktlige, noe som kan indikere behov for tiltak som bedre krysningpunkter, fartsreducerende tiltak og tydeligere oppmerking.



### 11.3 Sandnes skole



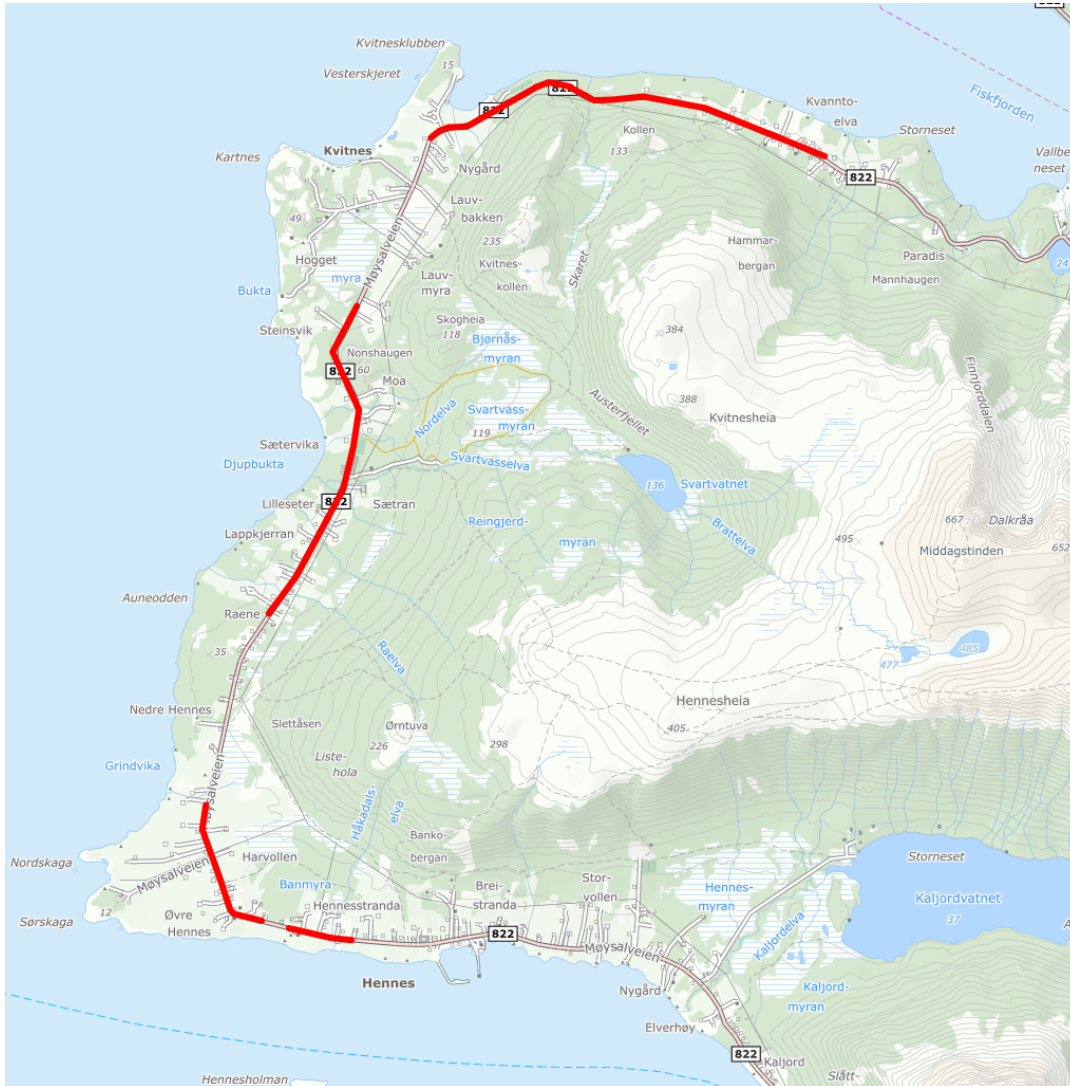
Barnetråkkregistreringen for Sandnes skole viser flere registrerte punkter langs skolevei i og rundt boligområdene på Sandnes. Mange av registreringene gjelder strekninger der barn ferdes langs veier med begrenset tilrettelegging for myke trafikanter.

Flere av punktene gjelder kryss og strekninger der barn må dele veiareal med biltrafikk og der oversiktlige krysningpunkter mangler eller oppleves som utydelige. I enkelte områder pekes det også på utfordringer knyttet til fart og gjennomkjøringstrafikk.

For flere av punktene kan tiltak som fartsdempende løsninger, bedre skilting, oppmerking eller forbedrede gangforbindelser bidra til å øke trafikksikkerheten for barn og unge.



## 11.4 Innlandet skole



Barnetråkkregistrering ved midlertidig skole på Innlandet viser flere registrerte steder langs skolevei i nærområdet rundt skolen og tilknyttede boligområder.

Registreringene peker særlig på utfordringer knyttet til kryssningspunkter og strekninger der barn må ferdes langs vei uten fortau eller annen tydelig tilrettelegging for myke trafikanter. Flere av punktene gjelder også steder der sikten er begrenset eller der trafikkbildet oppleves som uoversiktlig.

Som ved de andre skolene er registreringene knyttet til fylkesveinettet. Her kan høyere trafikkmengde og høyere fartsnivå bidra til skoleveien oppleves som utrygg.

## 12 Vurdering av fremtidige behov

Vurdering av fremtidige behov innen trafiksikkerhet tar utgangspunkt i flere kunnskapskilder, herunder ulykkesstatistikk, trafikkdata, barnetråkkregistreringer og lokale innspill. Samlet gir dette et bilde av hvilke utfordringer som er mest fremtredende i Hadsel kommune, og hvilke områder som bør prioriteres i planperioden.

Utviklingen i trafikkmengde, med økt aktivitet i tettstedene og endringer i reisemønster vil påvirke trafiksikkerheten i årene fremover. Samtidig er det et mål å legge bedre til rette for myke trafikanter, særlig for barn og unge. Dette innebærer at det må arbeides systematisk med både fysiske tiltak, holdningsskapende arbeid og organisatoriske tiltak.

Barnetråkkregistereingene viser tydelig at barn og unge opplever flere strekninger langs hovedveinettet som utrygge, særlig der det mangler tilrettelegging for myke trafikanter og/eller der trafikken er høy. Dette gjelder særlig langs fylkesveiene gjennom tettstedene.

På bakgrunn av dette vurderes behovene for tiltak innen tre hovedområder:

- Fysiske tiltak i veinettet
- Holdningsskapende tiltak
- Videre utvikling av kunnskapsgrunnlaget.

## 12.1 Behov for fysiske tiltak

De største utfordringene innen trafiksikkerhet i Hadsel kommune er knyttet til fylkesveinettet og sentrale veistrekninger i tettstedene. Flere av disse veiene har relativt høy trafikkbelastning og fungerer som hoved forbindelser mellom boligområder, skoler og sentrumsfunksjoner.

Barnetråkkregistreringene viser at mange skoleveier går langs eller krysser fylkesveiene. Dette gjelder særlig langs FV82 og FV7634 gjennom Stokmarknes og Melbu, samt langs fylkes vei FV7636 på Sandnes og FV822 ved Innlandet. Disse veiene har høyere fartsnivå og trafikkmengde enn de kommunale veiene, noe som gjør dem mer utfordrende for myke trafikanter.

Et gjennomgående behov i planperioden er derfor å styrke infrastrukturen for myke trafikanter. Dette gjelder særlig:

- Etablering av gang- og sykkelveier langs trafikkerte veistrekninger
- Etablering eller oppgradering av fortau
- Forbedring av krysningspunkter ved skoler og sentrale veier
- Bedre belysning langs skoleveier
- Fartsreducerende tiltak i boligområder og skoleområder.

Flere kryss langs FV82 er registrerte både i ulykkesstatistikk og i barnetråkkregistrene som utrygge. Dette gjelder særlig kryss der lokalveinettet møter hovedveinettet i sentrumsområdene. For disse områdene vil det være behov for nærmere vurdering av tiltak som rundkjøring, trafikkøyer, bedre oppmerking eller andre fartsdempende løsninger.

I tillegg er det behov for bedre sammenheng i gang- og sykkelveinettet i kommunen. Enkelte strekninger har i dag gode løsninger, men mangler forbindelser til øvrige deler av veinettet. Dette gjør at myke trafikanter i perioder må ferdes i veibanen.

Utbygging av sammenhengende gang- og sykkelveier vil derfor være et viktig tiltak både for trafiksikkerhet og for å stimulere til mer aktiv transport.

## 12.2 Behov for holdningsskapende tiltak

Holdningsskapende arbeid er viktig supplement til fysiske tiltak i trafikk sikkerhetsarbeidet. Gjennom opplæring og informasjon kan kommunen bidra til tryggere adferd i trafikken, særlig blant barn og unge.

Skolen og barnehagen har en sentral rolle i dette arbeidet. Trafikkopplæringen er en del av læreplanene i grunnskolen, og gir gode muligheter til å arbeide systematisk med trafikk sikkerhet gjennom hele skoleløpet.

Det er behov for å videreføre og styrke dette arbeidet i planperioden. Særlig viktig er tiltak som bidrar til trygg ferdsel til og fra skole.

Det er også et mål å redusere foreldrekjøring til og fra skolene. Økt biltrafikk i skoleområdene kan skape uoversiktlige og farlige situasjoner, spesielt i tidsrom med høy trafikkbelastning. Arbeidet med tryggere skoleveier og økt bevissthet rundt valg av transportmiddel vil derfor være viktig.

Holdningsskapende arbeid bør også rettes mot lag og foreninger, særlig i forbindelse med transport av barn og unge til fritidsaktiviteter.

## 12.3 Behov for videre kunnskapsgrunnlag

Et godt kunnskapsgrunnlag er avgjørende for å kunne prioritere riktige tiltak innen trafikk sikkerhet. I planperioden vil det derfor være behov for å videreføre arbeidet med kartlegging og analyse av trafikkforhold i kommunen.

Barnetråkkregistreringene har vist seg å være et nyttig verktøy for å kartlegge barns opplevelse av skoleveien. Det er derfor behov for å gjennomføre nye registreringer ved skolene med jevne mellomrom for å oppdatere kunnskapsgrunnlaget.

Videre vil det være behov for å oppdatere trafikk tellinger og ulykkesdata, slik at kommunen til enhver tid har oversikt over utviklingen og kan identifisere nye risikoområder.

Bedre kunnskap om trafikk mengde og trafikk mønster vil også gi et bedre grunnlag for planlegging av gang – og sykkelveier og andre trafikk sikkerhetstiltak.

## 13 Kommunens politikk innenfor trafikk sikkerhetsarbeid

Dette kapitlet beskriver Hadsel kommunes mål og strategier for trafikk sikkerhetsarbeidet i planperioden. Politikken bygger på nasjonale og regionale føringer, kommunens egne erfaringer og det kunnskapsgrunnlaget som presentert i tidligere kapitler.

Trafikk sikkerhet er et tverrsektorielt ansvar og en viktig del av kommunens arbeid med folkehelse, arealplanlegging og utvikling av trygge lokalsamfunn. Arbeidet omfatter både fysiske tiltak i veinettet og holdningsskapende tiltak rettet mot ulike trafikk antgrupper.

Kommunens trafikk sikkerhetsarbeid skal bidra til et transportsystem som er trygt og tilgjengelig for alle trafikk antgrupper, og særlig ivareta hensynet til barn og unge.

### 13.1 Hovedmål

Hadsel kommune legger til grunn nullvisjon i trafikksikkerhetsarbeidet. Dette innebærer at transportsystemet skal utformes slik at det ikke fører til tap av liv eller varig skade i trafikken.

Kommunens overordnede mål er derfor:

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

Dette innebærer at trafikksikkerhet skal være et grunnleggende hensyn i planlegging, utbygging og drift av veinettet.

### 13.2 Delmål

For å nå hovedmålet skal kommunen arbeidet etter følgende delmål i planperioden:

**1. Sikre skoleveier**

Barn og unge skal kunne ferdes trygt til og fra skole. Det skal legges til rette for at flere barn kan gå eller sykle til skole gjennom tryggere skoleveier og bedre tilrettelegging for myke trafikanter.

**2. Sikrere hovedveier gjennom tettstedene**

Veistrekninger gjennom tettstedene skal utvikles med særlig fokus på trafikksikkerhet, redusert fart og gode løsninger for gående og syklende.

**3. Sikre boligområder og nærmiljø**

Boligområder skal ha et trafikksikkert veisystem med lav fart og gode forhold for myke trafikanter

**4. Gode holdninger hos trafikantene**

Kommunen skal bidra til økt bevissthet om trafikksikkerhet gjennom opplæring, informasjon og samarbeid med skoler, barnehager og frivillige organisasjoner

**5. Flere gående og syklende**

Veisystemet skal utvikles slik at det blir mer attraktivt og trygt å gå og sykle i kommunen.

**6. Videreutvikle Hadsel som trafikksikker kommune.**

Kommunen skal videreføre arbeidet med å oppfylle kriteriene for «Trafikksikker kommune» og sikre at trafikksikkerhet er integrert i kommunens virksomhet og planverk.

### 13.3 Strategier

For å nå målene i planen skal Hadsel kommune legge følgende strategier til grunn i trafikksikkerhetsarbeidet.

#### **Prioritere trafikksikkerhet i arealplanlegging**

Trafikksikkerhet skal vektlegges i kommuneplanlegging, reguleringsplanlegging og utbyggingsprosjekter. Nye boligområder og utbyggingsområder skal planlegges med trygge løsninger for myke trafikanter.

### **Utvikle sammenhengende gang- og sykkelveinett**

Kommunen skal arbeide for å etablere sammenhengende gang – og sykkelveier langs trafikkerte veistrekninger og mellom boligområder, skoler og sentrumsområder.

### **Prioriterte tiltak der barn og unge ferdes**

Tiltak som forbedrer trafiksikkerheten for barn og unge skal prioriteres høyt, særlig langs skoleveier og i nærheten av skoler og fritidsområder.

### **Samarbeide med fylkeskommunen og statlige myndigheter**

Mange av de viktige trafiksikkerhetsutfordringene i kommunen er knyttet til fylkesveinettet. Kommunen skal derfor arbeide aktivt overfor fylkeskommunen for å få gjennomført nødvendige tiltak.

### **Styrke det holdningsskapende arbeidet**

Kommunen skal videreføre samarbeidet med skoler, barnehager, politi og organisasjoner for å fremme trygg trafikkadferd.

### **Videreutvikle kunnskapsgrunnlaget**

Kommunen skal oppdatere trafikktegninger, ulykkesstatistikk og barnetråkkregistreringer for å sikre et godt grunnlag for prioritering av tiltak.

## **13.4 Prioriteringsprinsipper**

Ved prioritering av tiltak i handlingsprogrammet skal følgende prinsipper legges til grunn:

- Tiltak som bedrer trafiksikkerheten for barn og unge prioriteres høyt
- Tiltak på strekninger med registeret trafikkulykker prioriteres
- Tiltak på skolevei og i tettsteder prioriteres
- Tiltak som kan bidra til økt gange og sykling prioriteres
- Tiltak der kommunen kan utløse ekstern finansiering prioriteres.

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

### **14.1 Utgangspunkt for handlingsprogrammet**

Handlingsprogrammet er planens operative del og viser hvilke tiltak kommunen vil prioritere i planperioden. Programmet bygger på kunnskapsgrunnlaget som er presentert i tidligere kapitler, herunder ulykkesstatistikk, trafikkdata, barnetråkkregistreringer og innspill fra innbyggere og samarbeidspartnere.

Tiltakene er prioritert ut fra følgende kriterier:

- trafiksikkerhet for barn og unge
- ulykkesbelastede vegstrekninger og kryss

- skoleveger og områder med mange myke trafikanter
- tiltak som kan bidra til økt gange og sykling
- mulighet for ekstern finansiering gjennom trafiksikkerhetsmidler

Handlingsprogrammet skal rulleres jevnlig i forbindelse med kommunens økonomiplan og budsjettarbeid.

## 14.2 Finansiering av tiltak

Tiltakene i handlingsprogrammet kan finansieres gjennom flere kilder. De viktigste finansieringskildene er:

- kommunale investeringsmidler
- fylkeskommunale trafiksikkerhetsmidler
- statlige tilskuddsordninger
- samarbeid med fylkeskommunen om tiltak langs fylkesvegnettet
- eventuelle tilskudd eller dugnadsbidrag fra lokale aktører

For tiltak langs fylkesvegnettet vil fylkeskommunen normalt være ansvarlig vegeier. Kommunen kan likevel bidra gjennom planlegging, reguleringsarbeid eller medfinansiering av enkelte tiltak.

## 14.3 Fysiske tiltak – kommunale veier

Kommunen har ansvar for planlegging, utbygging og drift av det kommunale vegnettet. Flere av tiltakene i planperioden vil derfor være knyttet til forbedring av trafiksikkerheten i boligområder og langs skoleveger.

Prioriterte tiltak i planperioden omfatter blant annet:

- etablering og utbedring av fortau langs kommunale veier
- fartsdempende tiltak i boligområder
- forbedring av trafiksikkerhet i kryss
- bedre belysning langs skoleveger
- etablering av tryggere droppsoner ved skoler

Særlig viktige områder for tiltak er skoleveger i Stokmarknes, Melbu, Sandnes og Innlandet.

## 14.4 Fysiske tiltak – fylkesveier

En betydelig del av trafikken i Hadsel går på fylkesvegnettet, og flere av de mest ulykkesutsatte strekningene ligger langs disse vegene. Kommunen vil derfor arbeide aktivt for at nødvendige tiltak langs fylkesvegene prioriteres av fylkeskommunen.

Viktige tiltak i planperioden er blant annet:

- gang- og sykkelveg langs FV82
- forbedring av kryss mellom FV82 og lokalveger
- gang- og sykkelveg langs FV7636 på Sandnes
- tiltak langs FV822 ved Innlandet

Tiltak langs fylkesvegnettet krever tett samarbeid mellom kommunen og fylkeskommunen.

## 14.5 Trafikksikkerhetstiltak i skoleområder

Trafikksituasjonen rundt skolene er et prioritert område i trafikksikkerhetsarbeidet. Mange barn ferdes i disse områdene samtidig, noe som gjør at trafikkbildet kan bli uoversiktlig.

I planperioden skal det arbeides videre med:

- tryggere skoleveger
- bedre organisering av av- og påstigning ved skolene
- fartsreducerende tiltak i skoleområdene
- forbedring av krysningspunkter

Kommunen vil også arbeide for å redusere foreldrekjøring til og fra skolene gjennom tiltak som fremmer gange og sykling.

## 14.6 Holdningsskapende tiltak

Holdningsskapende arbeid er et viktig supplement til fysiske tiltak. Gjennom opplæring og informasjon kan kommunen bidra til tryggere trafikkadferd.

Prioriterte tiltak i planperioden omfatter blant annet:

- trafikkopplæring i barnehager og skoler
- reflekskampanjer og markering av refleksdagen
- sykkelopplæring og sykkelprøver for skoleelever
- samarbeid med politi og Trygg Trafikk om informasjonstiltak

Slike tiltak bidrar til økt bevissthet om trafikksikkerhet blant både barn, unge og voksne.

## 14.7 Oppfølging og rullering av handlingsprogrammet

Handlingsprogrammet skal rulleres jevnlig i løpet av planperioden. Rulleringen skjer normalt i forbindelse med kommunens økonomiplan og budsjettbehandling.

Ved rullering skal kommunen:

- vurdere status for gjennomførte tiltak
- oppdatere kunnskapsgrunnlaget
- vurdere nye behov for tiltak
- prioritere tiltak for kommende planperiode

Dette sikrer at trafikksikkerhetsarbeidet til enhver tid er basert på oppdatert kunnskap og lokale behov.

## 14.8 Fysiske tiltak – kommunen

Tabell 1 viser prioriterte tiltak på kommunale veier. Tiltakene er i hovedsak knyttet til skoleveier og strekninger som barnetråkkregistrering oppleves som utrygge

**TABELL 1: Gang- og sykkelvei (G/S-vei) og fortau – kommunale veier**

Nr	Tidl plass	Vei nr	område	Strekning	Tiltak
1	4	KV3007	Melbu	Fjellveien	Fortau fra Mary Pettersens vei – Hesteskoveien. Kombineres med prosjekt VA.
2	Ny	KV2040	Stokmarknes	Skolegata	Fortau. Sees i sammenheng med bygging av idrettshall.
3	Ny	KV2213	Stokmarknes	Skarveien	Fortau
4	Ny	KV3106	Melbu	Gulstadveien	Fortau
5	Ny	KV3032	Melbu	Villaveien	Fortau/gang-sykkelvei
6	Ny	KV3024	Melbu	Skogveien	Fortau
7	Ny	KV2406	Stokmarknes	Måkeveien (Solsiden – FV82)	Gang- og sykkelvei

**TABELL 2: Trafikkarfarlig kryss**

Nr	Tidl plass	Vei nr	område	Strekning	Tiltak
1	1	KV2213	Stokmarknes	Skarveien/Parkveien /Skolegata	I tillegg til 3 veier er det utkjøring fra droppsone i krysset. Barna må krysse veien og det er ofte det skjer i stor fart på grunn av bakke (Skarveien). Etableres sykkelkur får vi færre som krysser veien i stor fart, og de fleste går over Skolegata.
2	3	KV3022	Melbu	Skilleveien/Skogveien/Gulstadveien	Sees i sammenheng med fortau på Gulstadveien og plan MB1.
3	Ny		Melbu	Frydenlundsgate/Idrettsveien/Maren Fredriksens alle	Vurdere stenge Idrettsveien Etablere krysningspunkt Oppheve parkeringsplass, jf reguleringsplan Bedre belysning
4	Ny	Flere	Hadsel	Flere gater	Etablere krysningspunkt

**TABELL 3: Belysing**

Nr	Vei nr	område	Strekning	Tiltak
1	KV3022	Melbu	Skilleveien	Etablere belysning

## 14.9 Fysiske tiltak – kommunen/fylkeskommunen / staten

Tiltak som kommer inn under overordnede myndigheters ansvar- og myndighetsområde, 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.

**Tabell 4: Gang- og sykkelveier og fortau – fylket er vedtaksmyndighet**

Nr	Vei nr	område	Strekning	Tiltak
1	KV7636	Sandnes	FV7636 (FV82-Holmsnes)	Gang- og sykkelvei
2	KV7634	Melbu	Coldevingate (Villaveien – Solstien)	Gang- og sykkelvei
3	FV82	Hadseløya	Gulstad – Steilo	Gang- og sykkelvei
4	FV82	Stokmarknes	Søndre – Hadsel kirke	Gang- og sykkelvei
5	FV82	Børøya/Stokmarknes	Industriveien -Hadsel bru	Gang- og sykkelvei
6	FV822	Innlandet	FV822	Gang- og sykkelvei
7	FV82	FV7636 – Sortland grense	Skagen kryss – Sortland grene	Gang- og sykkelvei

**TABELL 5: Farlige kryss**

Nr	Vei nr	område	Strekning	Tiltak
1	FV7634	Melbu	Coldevingate -Vikaveien	Fjerne haug som ligger like ved kryss
2	FV82/FV7636	Stokmarknes	Ranværingata/Søndre gate	Rundkjøring
3	FV82/KV2406	Stokmarknes	FV82/Måkeveien	Kryssutforming
4	FV82	Stokmarknes	Ved Hegreveien Børøya	Utrygt å krysse vei
5	FV7634/KV2017	Stokmarknes	Nordnesveien/John Bottolfsens gate	Utfordrende kryss

**TABELL 6: Holdningsskapende tiltak – barnehager**

Prioritet	Tiltak	Ansvar
1	Trafikkopplæring	Oppvekst
2	Reflekskampanje	Oppvekst
3	Foreldreinformasjon om trygg levering i barnehage	oppvekst

**TABELL 7: Holdningsskapende tiltak – skole**

Prioritet	Tiltak	Ansvar
1	Trafikkopplæring	Oppvekst
2	Sykelopplæring og sykkelprøve	skole
3	Reflekskampanje og refleksdag	Oppvekst
4	Foreldreinformasjon om trygg skolevei	skole

**Tabell 8: Skoleskyss**

Tiltak	Ansvar
Vurdere trafiksikkerhet ved skoleveier som gir rett til skoleskyss	Oppvekst
Samarbeide med fylkeskommunen om sikre bussholdeplasser	Kommune/fylkeskommune
Bedre tilrettelegging ved holdeplasser	Kommune/fylkeskommune

**Tabell 9: Øvrige tiltak**

Prioritet	Tiltak	Ansvar
1	Oppdatering trafiksikkerhetsplan	Kommune
2	Gjennomføre barnetråkkregistreringer	Kommune
3	Oppdatere ulykkespunkter	kommune