



Handlingsplan trafikksikkerhetstiltak 2013 – 2016

Vedtatt av utvalg for Miljø og forvaltning 20.11.12, sak 131/12



1. Innledning	3
2. Handlingsdel 2013 – 2016	4
2.1 Tiltak som prioriteres i Troms Fylkesvegplan ved revisjon (perioden 2014 – 2023)	4
2.2 Tiltak som prioriteres i Troms Fylkeskommunes plan for gang- og sykkelvegtiltak (GS-planen) ved revisjon (perioden 2014 – 2023)	5
2.3 Mindre avbøtende / utbedrende trafikksikkerhetstiltak 2013 – 2016.....	5
2.4 Trafikksikkerhetstiltak i det kommunale veg- og trafikknett 2013	5
2.5 Kommunale økonomiske rammer for å arbeide med trafikksikkerhetstiltak 2014 – 2017	5
2.6 Avbøtende / utbedrende trafikksikkerhetstiltak som skal gjennomføres i kommunal regi 2014 – 2017.....	5
2.7 Større utbyggingstiltak de nærmeste år i det kommunale veg- og transportnett som også vil / skal omfatte trafikksikkerhetstiltak.....	6
3. Handlingsplan - bakgrunn	6
3.1 Gjeldende trafikksikkerhetsplan (2010 – 2013)	6
3.2 Trafikksikkerhetsplanlegging og kommuneplanens samfunnsdel	6
3.3 Avgrensning av handlingsplanens omfang.....	6
3.4 Innspill til tiltak i handlingsplan.....	7
3.5 «Hovedtyper» av innmeldte tiltak	7
3.6 Handlingsplan og befolkningas forventninger	8
3.7 Handlingsplan og ressurser til gjennomføring	8
3.8 Kommunale ressurser til trafikksikkerhetstiltak.....	9
3.9 Prioriteringskriterier i handlingsplanen?	10
3.10 «Type» tiltak, finansiering og gjennomføring.....	11
3.11 Revisjon av fylkesvegplanen og handlingsplan for gang og sykkeltilrettelegging.....	12
3.12 Ulykkesdata	12
3.13 Kostnader ved gjennomføring av ulike tiltak	12
4. Tiltak i vedtatt trafikksikkerhetsplan 2010 – 2013; gjennomføringsgrad	13
4.1 Fylkesveger:	14
4.2 Kommunale veger mv.	15
4.3 Tiltak som skal gjennomføres med finansiering av fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler iht. søknader i 2010	16
4.4 Andre tiltak gjennomført de siste par år	16
5. Oversikt over innspill / behov ulike vegstrekning	17
5.1 Fylkesveger	17
5.2 Kommunale veger	18
6. Oversikt over innspill / behov ulike typer tiltak	19
6.1 Fylkesveger	19
7. Oversikt over innmeldte tiltak i 2009 og 2012	20
7.1 Innspill 2012.....	20
7.2 Trafikksikkerhetsplan – oversikt over tilbakemeldinger / innspill i 2009.....	22

Handlingsplan trafikksikkerhetstiltak 2013 – 2016

Vedtatt av Utvalg for Miljø og forvaltning 20.11.12, sak 131/12

«Iverksetting av tiltak i 2013 og omfang må ses i sammenheng med disponible midler til kommunale veier i 2013. Utgangspunktet for gjennomføring av tiltak skal være tiltak som inngår i oversikten i planen 2013 – 2016.»

1. Innledning

Kommunens handlingsrom og bevilgninger til finansiering av trafikksikkerhetstiltak er svært begrenset. Hoveddelen av tiltak som bør gjennomføres er knytta til det fylkeskommunale vegnettet og skal primært finansieres gjennomført av fylkeskommunen. Gjennomføring av tiltak i Lenvik i h.t. vedtatte fylkeskommunale planer er bestemt fram til 2021. De fylkeskommunale planene skal rulleres / revideres i 2013 for perioden 2014 – 2023. Mulighetene for gjennomføring av tiltak i 2013 er med dette som utgangspunkt ikke til stede eller svært begrenset.

I h.t. vedtatt kommunal planstrategi skal et helhetlig kommunalt engasjement og tiltak innenfor trafikksikkerhetsarbeidet skje på bakgrunn av revidert kommuneplanens samfunnsdel. Denne skal danne grunnlaget også for årlig revisjon av handlingsplanen for trafikksikkerhetstiltak. Kommuneplanens samfunnsdel skal revideres i 2013.

Handlingsplanen 2013 – 2016 fokuserer på å avklare hvordan det administrativt skal arbeides med trafikkfaglige vurderinger, planer og kalkyler osv. for gjennomføring av avbøtende tiltak og ansvar for søknader i den sammenheng. Videre skal det økonomiske grunnlaget for gjennomføring / iverksetting av tiltak fra kommunens side avklares.

Innspill og forslag som foreligger skal danne grunnlaget for prioritering av tiltak som skal gjennomføres i perioden 2014 – 2017.

2. Handlingsdel 2013 – 2016

2.1 Tiltak som prioriteres i Troms Fylkesvegplan ved revisjon (perioden 2014 – 2023)

<u>Trafikksikkerhetsplan 2010 – 2013</u>	<u>Trafikksikkerhetsplan 2013 - 2016</u>
<ol style="list-style-type: none">1. Utbygging / ferdigstillelse gang og sykkelveg Nygård – Storelva (Fv.263) i h.t. godkjent reguleringsplan. Gjenstående finansiering vel 40 mill. kr.2. Planlegging og utbygging gang- og sykkelveg Silsand Sør – Islandsbotn. <i>(Tiltaket inngår i Troms Fylkesvegplan med kr. 25 mill. i 2016)</i>3. Planlegging og utbygging av gang- og sykkelveg Brenneset retning Grasmyr4. Utbygging av gang- og sykkelveg Sørreisa grense – Finnfjord smelteverk (Rv. 86) i h.t. godkjent reguleringsplan	<ol style="list-style-type: none">1. Gang- og sykkelveg Silsand – Islandsbotn Fv. 862. Utbygging / ferdigstillelse gang og sykkelveg Nygård – Trollvik (Fv. 263) iht. godkjent reguleringsplan.3. Planlegging og utbygging av gang- og sykkelveg Brenneset retning Grasmyr4. Utbygging av gang- og sykkelveg Sørreisa grense – Finnfjord AS (Rv. 86) i h.t. godkjent reguleringsplan5. Gisundbrua

Tiltak 1 og 2 bytter prioritet. Gang- og sykkelveg Silsand – Islandsbotn er det eneste tiltaket som er med i Fylkesvegplanen fram til 2020. Viktig å opprettholde og sikre denne prioriteten i fylkesvegplanen. ÅDT på strekninga Silsand Sør – Islandsbotn er mer enn dobbelt av Fv. 263 på aktuell strekning. Islandsbotn er også sentral i gang- og sykkelsammenheng i tilknytning til idrettsanleggene i Islandsbotn.

Dersom fylkesvegplanen videreføres og implementerer nye tiltak til og med 2023 vil tiltakene med prioritet 2 – 5 være viktig. De fylkeskommunale økonomiske rammer og prioriteringer vil være avgjørende for hvor store deler av et gang- og sykkelvegnett som vil bli bygget ut de neste år. Dersom tiltakene ikke inngår i rullert fylkesvegplan med sikte på gjennomføring innen 2024 skal alternative finansieringsformer vurderes nærmere ved revisjon av kommunens handlingsplan, ev. ses i sammenheng med slik finansiering.

Deler av de prioriterte gang- og sykkelvegstrekingene inngår som del av et sykkelhovedvegnett og kan være relevante å realisere i den sammenheng. Spørsmålet om slik utbygging og eventuell kommunal egenandel vil da bli lagt fram som egen sak.

2.2 Tiltak som prioriteres i Troms Fylkeskommunes plan for gang- og sykkelvegtiltak (GS-planen) ved revisjon (perioden 2014 – 2023)

<u>Troms Fylkes GS-plan 2011 – 2020</u>	<u>Kommunens prioriteringer – trafikksikkerhetsplan 2013 – 2016</u>
2011 – Sikring over Fv. 86 v. Brufoten, Silsand	1. Mer omfattende og sammen-hengende tiltak på strekninga Brufoten Silsand og opp til krysset Fv. 86 – Stallbakken.
2014 – To opphøyde gangfelt ved Gibostad skole	2. Prioriteten opprettholdes i GS-planen
2020 – Gangvei Rogneveien – Silsand barneskole	3. Påbegynte arbeider fra kommunens side slutføres.

Nye og flere tiltak avklares og prioriteres i forbindelse med revisjon av handlingsplanen i 2013 med sikte på å implementeres i Troms Fylkes GS-plan 2014 – 2023.

Ansvarlig for å legge fram revidert handlingsplan; virksomhetsområde tekniske tjenester.

2.3 Mindre avbøtende / utbedrende trafikksikkerhetstiltak 2013 – 2016; basert på søknad om tilskudd fra Troms Fylkes trafikksikkerhetsutvalg

Forslag til prioritert liste med kostnadsoverslag som grunnlag for å søke tilskudd legges fram ved revisjon av handlingsplan 2014 -2017.

Ansvarlig for å legge fram revidert handlingsplan og å sende søknader om tilskudd til Troms Fylkeskommunes trafikksikkerhetsutvalg; virksomhetsområde tekniske tjenester.

2.4 Trafikksikkerhetstiltak i det kommunale veg- og trafikknettet 2013

Iverksetting av tiltak i 2013 og omfang må ses i sammenheng med disponible midler til kommunale veier i 2013. Utgangspunktet for gjennomføring av tiltak skal være tiltak som inngår i oversikten i planen 2013 – 2016.

2.5 Kommunale økonomiske rammer for å arbeide med trafikksikkerhetstiltak 2014 – 2017

De kommunale økonomiske rammene for iverksetting / gjennomføring av avbøtende trafikksikkerhetstiltak i perioden 2014 – 2017 avklares innen 30.06.13, i tilknytning til politisk behandling av arbeidsdokument økonomiplan (Lenvik kommunes årshjul for økonomi) og innarbeides i budsjetter ved budsjettbehandling i 2013.

2.6 Avbøtende / utbedrende trafikksikkerhetstiltak som skal gjennomføres i kommunal regi 2014 – 2017

Forslag til prioritert liste med kostnadsoverslag legges fram ved revisjon av handlingsplan 2014 - 2017. Forslaget skal være basert på de økonomiske rammer som er avklart.

Ansvarlig for å legge fram revidert handlingsplan; virksomhetsområde tekniske tjenester.

2.7 Større utbyggingstiltak de nærmeste år i det kommunale veg- og transportnett som også vil / skal omfatte trafikksikkerhetstiltak.

- Opprusting Sandvikveien – Skogenveien – Finnfjord
- Opprusting Helsesenterveien

Disse tiltakene inngår i større arbeider og finansieres som del av disse.

- Hågen er sammenbindingsveg mellom Sandvikveien og Helsesenterveien. Opprusting med sikte på fotgjengere må vurderes nærmere i tilknytning til de tilstøtende prosjektene. Viktig gangforbindelse til skolene.

3. Handlingsplan - bakgrunn

3.1 Gjeldende trafikksikkerhetsplan (2010 – 2013)

Kommunestyret vedtok trafikksikkerhetsplan 2010 – 2013 i sak 79/09. Tidligere trafikksikkerhetsplaner, også sist behandla plan, var i hovedsak initiert av krav for å få kunne søke fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler og / eller gjennomføre tiltak i fylkeskommunal regi. Den fylkeskommunale ordninga er seinere endret.

Iverksetting av avbøtende trafikksikkerhetstiltak på bakgrunn av trafikksikkerhetsplanen har fra kommunens side vært prega av manglende ressurser, hvilket også framgår klart av planen. Få av innmeldte og prioriterte tiltak er gjennomført. Kommunen har i noen sammenhenger søkt å gjennomføre tiltak innenfor gjeldende driftsrammer.

Den generelle delen i gjeldende trafikksikkerhetsplan er i hovedsak også relevant for denne handlingsplanen.

3.2 Trafikksikkerhetsplanlegging og kommuneplanens samfunnsdel

Lenvik kommunestyre vedtok i sak 99/12 (28.06.12) planstrategi for 2012 – 2015. Av denne framgår det at trafikksikkerhetsarbeidet som helhet har en karakter som tilsier at mål, strategier og andre føringer for trafikksikkerhetsarbeidet bør inngå i revidert kommuneplanens samfunnsdel og med utgangspunkt i dette være retningsgivende / premissleverandør for sektorenes arbeid på trafikksikkerhetsområdet, jfr. avsnittet «forholdet til trafikksikkerhetsarbeid generelt» seinere. Med utgangspunkt i samfunnsdelen skal det utarbeides en handlingsplan som skal rulleres årlig.

Revisjonsarbeidet med kommuneplanens samfunnsdel i h.t. vedtatt planstrategi er pr. november 2012 ikke starta opp og strategier og målsettinger i gjeldende kommuneplanens samfunnsdel og klima- og energiplan legges til grunn (jfr. trafikksikkerhetsplan 2010 – 2013, s. 5)

3.3 Avgrensing av handlingsplanens omfang

Det er viktig å avgrense hva handlingsplanen faktisk fokuserer på fordi en omfattende den kan skape forventninger om iverksetting av mange typer tiltak.

Handlingsplanen fokuserer primært på avbøtende fysiske tiltak i og langs det kommunale og fylkeskommunale vegnett med sikte på å gi bedre og tryggere tilgjengelighet for gående og syklende. I noen sammenhenger vil avbøtende tiltak omfatte større gang- og sykkelvegtiltak.

En helhetlig trafikksikkerhetsplan (ikke bare en handlingsplan for avbøtende fysiske tiltak) ville også omfatte andre typer tiltak, opplæring i skoler og barnehage, kontakt med ulike frivillige og offentlige organ som kan bidra, opplæringstilbud og – anlegg type sykkelgård osv. Handlingsplanen omfatter ikke dette og er dermed ikke en trafikksikkerhetsplan, men en handlingsplan for avbøtende fysiske tiltak.

Trafikksikkerhetstiltak og trafikksikkerhetsarbeid som nevnt foran bør, med utgangspunkt i kommuneplanens samfunnsdel implementeres i andre planer, oppvekstplan, virksomhetenes handlingsplaner osv. Trafikksikkerhetsarbeidet omfattes av og berører / inngår i mange deler av kommunens virksomhet og ansvarsområder; arealplanlegging, krav i utbyggingssammenheng, detalj-utforming av veg- og trafikkløsninger, holdningsskapende arbeid, trafikksikkerhetssamarbeid, drift og vedlikehold og iverksetting av avbøtende tiltak. Denne handlingsplanen omfatter ikke tiltak innenfor alle områder.

Hoveddelen av ulykker i trafikken berører ikke gående og syklende. Tiltak som bedre veger generelt, rasfare, fare for utkjøringer av motorkjøretøy osv. inngår ikke i handlingsplanen. Tiltak som berører vegbanen på denne måten og skal bidra til bedre og sikrere veg for motorkjøretøy, bedre fremkommelighet osv. for biler mv. bør inngå i vegutbedringstiltak.

3.4 Innspill til tiltak i handlingsplan

I tilknytning til tidligere trafikksikkerhetsplanarbeid (2009) ble skoler, grendeutvalg og befolkninga generelt gjennom annonsering bedt om å komme med innspill til trafikksikkerhetstiltak. De fleste av disse innspillene er fremdeles relevante.

Kommunen har også etter at denne planen mottatt innspill og ønsker om gjennomføring av tiltak som det er behov for. Det har vært vanskelig å handtere disse ønskene og behovene, fordi de reelle mulighetene for å gjennomføre disse er små. Uten reelle muligheter for å gjøre noe konkret og iverksette tiltak blir heller ikke disse innspillene prioritert.

I tilknytning til utarbeidelse av handlingsplan 2013 – 2016 ble det bedt om innspill gjennom annonsering i to aviser og på kommunens internettsider. Grendeutvalgene ble tilskrevet.

Søknader og innspill vedrørende behov for tiltak sendes i mange sammenhenger til Statens Vegvesen, og da med tilbakemelding til de det måtte gjelde om at henvendelsen eller søknaden må sendes kommunen for prioritering i handlingsplanen.

Ideelt sett burde alle innspill til tiltak kvalitetssikres og vurdere ut fra trafikkfarlige kriterier før disse inngår i handlingsplanen. Dette krever ressurser. Fordi ressursene, og dermed mulighetene til å gjennomføre tiltak er begrenset blir heller ikke det administrative arbeidet for systematisk å kartlegge behov, prosjektere og kostnadsberegne tiltak og å gjennomføre disse prioritert.

3.5 «Hovedtyper» av innmeldte tiltak

- Gang- og sykkelveger
- Nedsatte fartsgrenser
- Fartsdumper
- Busslommer
- Overganger (merket / fysisk bygde)
- Andre typer tiltak på og langs vegstreknings

- Endringer / ombygginger av kryss / vegbane
- Sikring av områder; skoler og barnehager mot veg- og trafikkområder

Sikring av områder / anlegg for å hindre ferdsel ut i veg- og trafikkområder vurderes å være et anliggende som må finansieres og gjennomføres som del av det anlegg / den virksomhet det gjelder. Slike tiltak prioriteres ikke i handlingsplanen. En del av de andre innspillene til tiltak kan også kategoriseres som tiltak som ikke omfattes av handlingsplanen.

3.6 Handlingsplan og befolkningas forventninger

Ved å henvende seg til befolkninga; lag, organisasjoner osv. og å be om innspill til trafikksikkerhetstiltak, skapes også forventninger om at tiltak vil kunne gjennomføres i løpet av rimelig tid. Dette er i svært mange sammenhenger ikke tilfelle.

For befolkninga, de som har meldt inn tiltak, er det viktig å få kjennskap til hvordan situasjonen er og hva som kan forventes mht. gjennomføring av tiltak. Det er også viktig at de tiltak som meldes inn prioriteres, slik at de som har meldt inn tiltak opplever at det er et «system» i gjennomføring av tiltak, at tiltak ikke iverksettes mer eller mindre «tilfeldig» og uten prioriteringer.

Særlig i situasjoner hvor avbøtende trafikksikkerhetstiltak / utbedringer kan skje i tilknytning til andre vedlikeholds- og utbyggingsoppgaver, vil disse tiltakene ofte ikke være inne i noen prioriterte planer, hvilket kan oppleves som at de som har meldt inn tiltak og er forfordelt.

3.7 Handlingsplan og ressurser til gjennomføring

En handlingsplan uten muligheter for gjennomføring av tiltak er i realiteten ikke en handlingsplan, men en oversikt over tiltak det er behov for og / eller ønskelig å iverksette, gjerne med ei prioritering av gjennomføringsrekkefølge.

Trafikksikkerhetsplanen 2010 – 2013 fokuserer på manglende ressurser for gjennomføring av tiltak og fungerer også primært som en oversikt over ønsker og behov for iverksetting av tiltak. Situasjonen er ikke endret siden 2009.

Finansiering og gjennomføring av trafikksikkerhetstiltak kan skje gjennom:

- Fylkesvegplan (Gjeldende plan 2010 – 2019; skal revideres 2014) **1.)**
- Fylkeskommunen; handlingsplan for gang og sykkeltilrettelegging (GSP) 2011- 2020. Sistnevnte omfattes av en rekke, stort sett mindre tiltak. Kommunal egenandel min. 20 %. Skal revideres 2014. **1.)**
- Troms Fylkes trafikksikkerhetsutvalg disponerer årlig et beløp til trafikksikkerhetstiltak rundt i fylket. Det kan søkes tilskudd fortløpende. Krav til kommunal egenandel min. 20 %. **2.)**
- Med utgangspunkt i nasjonal transportplan 2014 – 2023 (hovedsykkelnnett) **3.)**
- Kommunale investeringsmidler **4.)**
- Kommunale driftsbudsjett **4.)**
- Brukermedvirkning (knyttet til ulike varianter av brukerbetaling) **5.)**
- Som del av andre utbyggingsprosjekt; herunder vegopprusting, vegvedlikehold, gjennom krav til ulike utbyggingsprosjekt osv.
- Kombinasjoner av flere finansieringsmuligheter

1) Fylkeskommunale planer

Omfanget av tiltak i Lenvik i gjeldende fylkeskommunale planer er svært begrenset. Det er muligheter for å få med nye tiltak i perioden 2021 til 2024 ved rullering i 2013, eventuelt ved omprioriteringer i gjeldende plan for perioden fram til 2020. Realistisk sett vil få trafikksikkerhetstiltak i Lenvik kunne påregnes realisert de neste ti år, basert på fylkeskommunal finansiering med utgangspunkt i kjent økonomisk situasjon.

2) Tilskudd fra Troms Fylkes trafikksikkerhetsutvalg

Troms fylkes trafikksikkerhetsutvalg disponerer et beløp. Dette varierer år om annet. For 2012 er det ca. 1,5 mill. kr. Hvilket beløp som stilles til disposisjon årlig avklares ikke før budsjett vedtas. Om denne tilskuddsordninga framgår det av fylkeskommunens nettsider.

«Kommunene, som har vedtatt og oppdatert trafikksikkerhetsplan, kan søke på midler fra TFTU til f.eks. krattrydding for å utbedre sikt i svinger og kryss, belysning, refleksutdeling og andre mindre trafikksikkerhetstiltak.

Det skal være 20 % egenandel. Tiltak må være på kommunal eller fylkeskommunal veg. Fysiske tiltak skal være prioritert i kommunens trafikksikkerhetsplan.

Tiltak på eller ved fylkeskommunal veg skal kvalitetssikres av Statens vegvesen. Søknader behandles fortløpende av TFTU med mindre det er sendt ut brev om noe annet. TFTU har møter 4 - 6 ganger i året.»

Hovedfokus for aktuelle tiltak er ikke avbøtende fysiske tiltak av den karakteren som over-sikten i handlingsplanen omfatter. Men deler av innspillene vil kunne være aktuelle. Å søke tilskudd til tiltak krever fra kommunens side at nødvendig egenandel er bevilget og at ansvar for å utarbeide og sende slike søknader er avklart. Ansvar for dette bør tillegges den delen av kommunens virksomhet som har ansvaret for veg- og trafikkforhold, herunder investeringer, drift og vedlikehold og også en viss grad av veg- og trafikksikkerhets-kompetanse.

3) Sykkelhovedvegnett

I forslag til ny Nasjonal transportplan 2014 -2023 legges det opp til ei sykkelsatsing, også ut fra folkehelseperspektivet. Alle byer og tettsteder med mer enn 5000 innbyggere må ha en plan for et sykkelhovedvegnett for å være aktuell m.h.t finansiering, tilskudd osv. Et sykkelvegnett er ikke et gang- og sykkelvegnett. Sykkel blir i denne sammenheng sett på som et transportmiddel og sykkelvegnettet skal i utgangspunktet være adskilt også fra gående.

4) Kommunale budsjetter

Kommunale budsjetter, både innenfor områdene veg og veglys har bidratt til iverksetting

3.8 Kommunale ressurser til trafikksikkerhetstiltak

Kommunen har ikke avsatt egne økonomiske ressurser til gjennomføring av avbøtende trafikksikkerhetstiltak. Dermed blir heller ikke det administrative arbeidet for systematisk å kartlegge behov, prosjektere og kostnadsberegne tiltak og å gjennomføre disse prioritert.

Det iverksettes arbeider og tiltak i kommunal regi, både fordi disse har klar karakter av utbedrende og nødvendige trafikksikkerhetstiltak, men også uten at trafikksikkerhetsfokuset i utgangspunktet er

det primære, men hvor dette blir en «bieffekt». Disse tiltakene finansieres gjerne av investeringsmidler vei eller lys, vedlikehold / driftsrammene til disse områdene. Opprinnelige investeringsrammer og drift blir i disse tilfellene berørt og redusert.

I noen sammenhenger er tiltak finansiert gjennom vedtak om disponering av investeringsmidler. Dette skjer gjerne år et tiltak blir nødvendig å gjennomføre og i løpet av budsjettåret.

Statlige og fylkeskommunale tilskuddsordninger innebærer i svært mange sammenhenger en kommunal egenandel på minimum 20 %. Ideelt sett (og ofte som et krav) skal kommunens del av finansiering være klar ved søknad. I de tilfeller tiltak som krever kommunal egenandel skal iverksettes har gjerne kommunens egenandel og budsjettdekning i den sammenheng måtte legges fram som egen sak.

3.9 Prioriteringskriterier i handlingsplanen?

Karakteren på tiltak som er innmeldt er svært forskjellig. Behov og ønsker om iverksetting av tiltak vil også være svært ulikt begrunnet. Utrygghet gående og syklende opplever og reell utrygghet vil svært ofte være forskjellig.

I Lenvik er det ikke strekninger og / eller punkt som klart framstår som farligere enn andre basert på antall uhell blant gående og syklende. De fleste trafikkulykkene skjer i andre trafikantgrupper. Samtidig begrenser trolig opplevd utrygghet blant gående og syklende på enkelte strekninger i Lenvik ferdsele for disse gruppene, noe som i seg sjøl også kan bidra til reduserte ulykkestall, men da på «bekostning» av sykkelbruk og gange.

Behov for tiltak er i en del tilfeller primært knytta til trafikkadferden i området, ikke trafikk tetthet eller fartsbegrensninger, men at disse ikke tas hensyn til av bilister og brukere av motorkjøretøy generelt.

Trafikk tetthet og befolkning tetthet kan være prioriteringskriterier. Dette vil kunne redusere mindre steds muligheter for å få gjennomført tiltak som i disse lokalsamfunnene er eller oppleves som nødvendig.

Trygg skoleveg har alltid vært sentralt i trafikk sikkerhetsarbeidet. Statlige føringer for gang- og sykkelvegutbygginger tilsier at slike bør utbygges i områder hvor dette kan bidra til økt bruk i forbindelse med arbeidsreiser og skole, og dermed redusert bilbruk i den sammenheng (klima- og energiperspektivet). På samme måte bør også mulighetene for økt bruk av sykkel og gange til fritidstilbud prioriteres. Trygge gang- og sykkelmuligheter vil også være bra mht. økt fysisk aktivitet i befolkninga (folkehelseperspektivet).

Trafikk tetthet og befolkning tetthet kan være prioriteringskriterier. Dette vil kunne redusere mindre steds muligheter for å få gjennomført tiltak som i disse lokalsamfunnene er eller oppleves som nødvendig.

Nasjonal transportplan 2014 – 2023 forutsetter at alle byer og tettsteder med mer enn 5000 innbyggere ved inngangen til NTP-perioden skal ha utarbeidet plan for sammenhengende nett for sykkeltrafikk, i samarbeid med stat, fylkeskommune og kommune. En slik plan er en forutsetning for bidrag fra ulike tilskuddsordninger. Prioriteringer av avbøtende og nye trafikk sikkerhetstiltak i handlingsplanen vil også måtte ses i sammenheng med utvikling av et nettverk for sykkeltrafikk.

Behovene for tiltak er svært forskjellig, både mht. hvor de bør iverksettes, karakter og kostnader. Handlingsplanen bør derfor omfatte flere grupper av tiltak og prioriteringer innenfor de enkelte gruppene.

3.10 «Type» tiltak, finansiering og gjennomføring

Hoveddelen av tiltak som er innmeldt og / eller som det er vurdert å være behov for, er i fylkesvegnettet, men også i det kommunale vegnettet.

Fylkesvegnettet omfattes av to planer; Fylkesvegplan 2010 – 2019 og Handlingsplan for gang og sykkeltilrettelegging (GSP) 2011- 2020. Sistnevnte omfattes av en rekke, stort sett mindre tiltak.

I fylkesvegplanen er gang- og sykkelveg Silsand Sør – Islandsbotn oppført med 25 mill. kr. i 2016. Handlingsplanen (GSP) omfatter tre mindre tiltak ved kryssing av Fv. 86 og Fv. 861 på Silsand i 2011/2012 og opphøyd gangfelt Fv. 861 ved Gibostad skole i 2014 samt gangforbindelse Rogneveien – Silsand barneskole 2020.

Fylkeskommunens planer skal rulleres / revideres for perioden 2014 – 2023 i løpet av 2013. En revisjon innebærer ikke bare nye tiltak for perioden 2020 – 2023. Også tiltak som er prioritert i inneværende periode vil være gjenstand for vurderinger. Tiltak kan bli utsatt, det kan skje omprioriteringer og det kan bli prioritert inn nye tiltak. Fylkeskommunens økonomi har stor betydning for revidert plan.

I tilknytning til revisjon av fylkeskommunale planer er det viktig at Lenvik kommune har gjort sine prioriteringer og at disse vektlegges ovenfor fylkeskommunen. Særlig utsatt vil tiltak være som kan bli forskjøvet i tid / utsatt eller utgå.

Troms Fylkes trafikksikkerhetsutvalg disponerer pr. 2012 1,5 mill. kr. årlig til trafikksikkerhetstiltak rundt i fylket. Det kan søkes tilskudd fortløpende. For å kunne søke er det krav om handlingsplan med prioriteringer fra kommunens side, krav til kommunal egenandel på 20% og kvalitetssikring fra Statens vegvesens side for tiltak på eller ved fylkeskommunal veg.

Kommunen har ikke hatt budsjettposter øremerket trafikksikkerhetstiltak. Man har i noen sammenhenger søkt å imøtekomme behov for mindre tiltak gjennom driftsbudsjettene og / eller dersom slike tiltak kunne iverksettes i tilknytning til andre arbeider. I noen sammenhenger er også deler av investeringsmidler kommunale veger brukt. Gjennomføringa av slike tiltak har ikke skjedd på bakgrunn av vedtatte handlingsplaner, men fordi det i de ulike sammenhengene var mulig å få gjennomført tiltak.

Skal kommunen få realisert avbøtende trafikksikkerhetstiltak systematisk og i noe omfang vil det være behov for kommunale bevilgninger til dette, også til egenandeler ved ulike tilskuddsordninger.

Behovet for tiltak, særlig på gang- og sykkelvegside, alt. også fortau, er så stort og kostnadskrevenende at det neppe vil la seg realisere gjennom statlige, fylkeskommunale og eller kommunale tilskudd og bevilgninger i overskuelig framtid. Muligheten for alternative finansieringsformer, herunder ulike egenfinansieringsformer for gjennomføring av utbygging, er derfor trolig også nødvendig å diskutere i tilknytning til en handlingsplan.

3.11 Revisjon av fylkesvegplanen og handlingsplan for gang og sykkeltilrettelegging

Disse planene skal revideres i løpet av 2012-2013; gjeldende for perioden fra 2014.

Viktig at kommunen prioriterer og arbeider for å få flest mulig tiltak i disse planene. Samtidig er det svært viktig at tiltak som er inne i planene (gang- og sykkelveg Silsand – Islandsbotn) ikke blir forskjøvet i tid. Fylkeskommunes økonomi er i denne sammenheng avgjørende og det er viktig å være oppmerksom på at tiltak kan bli utsatt.

3.12 Ulykkesdata

I perioden 2002 – 2011 ble det registrert (politimeldte)

- 207 ulykker med drepte og personskaade.
- Av totalt 316 drepte og skadde; 5 drepte, 43 hardt skadde og 268 lettere skadde.

- 25 fotgjengerulykker
- Antall ulykker i uhellskategori sykkel foreligger ikke.
- Antall lettere skadde fotgjengere 22, antall hardt skadde fotgjengere 5
- 2 skadde fotgjengere var i aldersgruppa 6 – 9 år, 3 i aldersgruppa 10 – 14 år, 2 i aldersgruppa 15 – 17 år og 3 i aldersgruppa 18- 20 år. Flest skadde forgjengere i aldersgruppa 25 – 34 år; 5 stk. (26 % av de skadde under 18 år)
- Antall skadde syklistar 9; skadegrad foreligger ikke
- 3 skadde syklistar var i aldersgruppa 6 – 9 år og 2 i aldersgruppa 10 – 14 år. (66% under 18 år)

Det har ikke vært mulig å skaffe detaljer om ulykkessted fotgjenger og sykkelulykkene, men hoveddelen skjer innenfor vegstrekninger i byområdet. Det er heller ikke enkeltpunkt i trafikksystemene som klart peker seg ut som særlige ulykkespunkt.

3.13 Kostnader ved gjennomføring av ulike tiltak

Kostnadsoverslagene for ulike tiltak er basert på erfaringstall og primært tatt med for å gi en indikasjon på kostnadsomfanget.

Gang- og sykkelveg 6 mill.kr. +. Kostnadene vil variere, avhengig av topografi, grunn, bebyggelse langs traseen, grunneierforhold, behov for grunnerverv osv. Som eks. – kostnadene ved bygging av gang- og sykkelveg var ca. 13 mill.kr. / km. Gang og sykkelveger vil, dersom det ikke foreligger reguleringsplan måtte reguleres og prosjekteres.

Fortau 5 mill. +. Kostnadene vil variere, avhengig av topografi, grunn, bebyggelse langs traseen, grunneierforhold, behov for grunnerverv osv. I noen sammenhenger vil fortau kunne etableres og / eller opprustes i tilknytning til generell vegopprusting. Reguleringsplan nødvendig.

Busstopp med leskur ca. kr. 300.000 + Lokalisering av busstoppested må ses i sammenheng med omliggende veg- og trafikksituasjon. Etablering av busstoppested vil i mange sammenhenger kreve tillatelse fra grunneier og / eller grunnerverv.

Oppsetting av skilt kr. 4.000

Fotgjengerovergang med skilt kr. 5.000

Lyspunkt kr. 30.000 + pr. stk. avhengig av påkoblingsmuligheter, antall, type stolper osv.

Fartsdump ca. 15.000 pr. hump

Ledegjerder kr. 2.500 pr. lengdemeter

De fleste tiltakene medfører økte drifts- og vedlikeholdskostnader.

Nedsatte fartsgrenser?

Nedsatte fartsgrenser blir ofte foreslått som trafikksikkerhetstiltak.

Fra Statens vegvesens side påpekes at det er et mål å ha et fartsgrensesystem som er enkelt og forståelig. Særlig viktig er det at trafikantene kjenner grunnen til at den enkelte fartsgrense er valgt og forstår logikken i det. Fartsgrensene overholdes da i større grad. Fysiske tiltak og tilrettelegging for gående og syklende skal i mange tilfeller bidra til å sikre disse gruppene samtidig som fartsgrensesystemet er forståelig.

Tiltak som bidrar til at gjeldende fartsgrenser overholdes vil i mange sammenhenger være et bedre alternativ enn senkede fartsgrenser.

Iflg. Statens Vegvesen er fartsgrenseendringer i all hovedsak tiltak som ikke bør inngå i en ts-plan. Fartsgrenseendringer på statlig og fylkeskommunalt vegnett gjennomføres uavhengig av tilgjengelige budsjett, når det etter høring vurderes å være grunnlag for det. Konkrete og begrunnede Innspill/ ønsker til endret fartsgrense mottar vi helst fra kommunene.

Busslomme eller busstopp?

Blant innspill til trafikksikkerhetstiltak er også busslommer. Disse vurderes ikke som trafikksikkerhetstiltak, heller ikke av regionale tilskuddsmyndigheter. Se vegvesenets håndbøker 017,232 og 278 på vegvesen.no – fag-håndbøker

Hensikten med en busslomme er å få bussen ut av veien slik at den ikke blokkerer for bilene. Hvis en vil bedre trafikksikkerheten og gjøre kollektivtiltak skal en heller lage en universell utformet bussholdeplass der passasjerene kan stå og vente. På de mindre trafikkerte veiene bør en fjerne busslomma og bruke arealet til en holdeplass for passasjerene. Dette iflg. Fylkeskommunens saksbehandler.

4. Tiltak i vedtatt trafikksikkerhetsplan 2010 – 2013; gjennomføringsgrad

Tiltakene som inngår i Fylkesvegplan og Troms Fylkeskommunes plan for gang- og sykkelvegtiltak (GS-planen) perioden 2011 – 2020 framkom på bakgrunn av kommunens trafikksikkerhetsplan 2009 – 2012.

Kommunens trafikksikkerhetsplan 2010 – 2013 fulgte i hovedsak opp de tiltak som framkom av de fylkeskommunale planer, samtidig som kommunens trafikksikkerhetsplan 2009 – 2012 ble supplert.

Tiltakene nedenfor inngikk i trafikksikkerhetsplanen 2010 – 2013.

Gjennomføringsgraden med stor skrift i kursiv

4.1 Fylkesveger:

Prioritet

1. Utbygging / ferdigstillelse gang og sykkelveg Nygård – Storelva (Fv. 263) i h.t. godkjent reguleringsplan. Gjenstående finansiering vel 40 mill. kr. *(Tiltaket ikke inne i noen regionale eller statlige planer)*
2. Planlegging og utbygging gang- og sykkelveg Silsand Sør – Islandsbotn. *(Tiltaket inngår i Troms Fylkesvegplan med kr. 25 mill. i 2016)*
3. Planlegging og utbygging av gang- og sykkelveg Brenneset retning Grasmyr *(Tiltaket ikke inne i noen regionale eller statlige planer)*
4. Utbygging av gang- og sykkelveg Sørreisa grense – Finnfjord smelteverk (Rv. 86) i h.t. godkjent reguleringsplan *(Tiltaket ikke inne i noen regionale eller statlige planer)*

Dette er tiltak som er så kostnadskrevenne at disse må inn i de statlige og / eller fylkes-kommunale planer for gjennomføring. Ferdigstillelse av nødvendige planarbeider er i denne sammenheng avgjørende for å kunne realisere tiltakene. Statens Vegvesen ønsker å gjennomføre nødvendige reguleringsarbeider for gang- og sykkelveger som er prioritert i de fylkeskommunale planer.

- Sikring / sammenbinding av gang- og sykkelvegssystemet Rv. 861, Silsand Nord – retning Hallveien. *(Gjennomført i h.t. Troms Fylkeskommunes plan for gang- og sykkelvegtiltak 2011)*
- Sikring over Rv 861 v. Gibostad skole. *(satt opp i Troms Fylkeskommunes plan for gang- og sykkelvegplan i 2014 med kr, 204.000 – Kommunal egenandel ca. kr. 45.000 må finansieres særskilt.)*
- Sikring over Rv. 86 v. Fergeveien på Silsand *(gjennomføres 2012-2013. Inngår i et noe mer omfattende tiltak fra Statens Vegvesen)*
- Sikring over Rv. 86. Brufoten på Silsand *(Et mindre tiltak som neppe vil ha særlig betydning. Sammenbinding med eksisterende gangveg omr. Stallbakken bør planlegges før tiltak gjennomføres)*

Tiltakene bør kunne gjennomføres helt eller delvis av Statens Vegvesen, ev. i samarbeid med kommunen og innenfor disponible rammer. Dersom dette ikke lar seg gjennomføre vil tiltakene inngå med nærmere prioritet ved årlig revisjon av planen.

Kommunal egenandel kr. 60.000 for de tre tiltakene ble vedtatt finansiert over budsjettpost 67105 - Kommunale veger, av Lenvik formannskap i sak 11/12.

4.2 Kommunale veger mv.

Prioritet

1. Gangveg Rogneveien, Silsand – Silsand barneskole 150 meter kr. 750.000 (kr. 5.000 pr. lengdemeter) (*Arbeidet delvis påbegynt av kommunen – samordna med en avkjøring, bl.a. med delfinansiering kr 400.000 av avsatt reserve på investeringer kommunale veger, f.sak 155/10. Tiltaket oppført i Troms Fylkes plan for Gang og sykkeltiltak med realisering i 2020, anslått kostnad kr. 960.000*)
2. Fortau Harald Silsands veg – Furumoen barnehage (*ikke gjennomført*)
3. Fortau Skogenveien – Skogen barnehage (*ikke gjennomført*)
4. Gangbru / gangveg fra Einvaldfeltet over Sandvikelva til Sandviklia boligfelt, anslått til ca. 1 000 000 kr. (*Realisert i forbindelse med oppstart av utbygging privat boligfelt. Kommunalt tilskudd kr. 1,2 mill. kr. bevilget i tilknytning til årsbudsjett 2011*)

Dette er tiltak som er aktuelle mht. finansiering via fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler.

Tiltak 4 vil kunne finansieres i samarbeid med utbygger av Skibakken boligfelt

5. Fortau Sandvikveien - Skogenveien til Finnfjord, 3.700 meter kr. 18 500 000 (*ikke gjennomført*)
6. Fortau Hågen ca. 200 meter, kr. 1 000 000 (*ikke gjennomført*)
7. Utbedring fortau Helsesenterveien 1.150 meter kr. 5 750 000 (*ikke gjennomført*)

Tiltakene 5 og 6 bør ses i sammenheng. Kostnadsomfanget er så stort for disse tiltakene at de må finansieres via kommunens investeringsbudsjett.

Oversikten over innspill til trafikksikkerhetsplanen viser behov for flere tiltak innen kommunens veg- og gatenett. Virksomhetsområdet teknisk drift vil søke å iverksette tiltak, men omfanget av disse og prioriteringer i denne sammenheng er ikke gjort fordi det er stor usikkerhet mht. hvor store ressurser som kan nyttes i denne sammenheng.

Dersom det stilles til disposisjon egne økonomiske midler for gjennomføring av trafikksikkerhetstiltak i kommunens veg- og gatenett vil tiltakene prioriteres mht. gjennomføring. Dette kan skje ved årlig revisjon / rullering av planen.

I tilknytning til arbeidet med kommunens trafikksikkerhetsplan har flere barnehager påpekt dårlige gjerder og porter mv. Dette er forhold som de enkelte virksomhetsområdene har ansvar for, ev. i samarbeid med virksomhetsområde bygg og eiendom.

4.3 Tiltak som skal gjennomføres med finansiering av fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler iht. søknader i 2010

1. Reguleringsplanarbeider ny gang- og sykkelveg Silsand Sør – Islandsbotn (Rv. 86) og Brenneset – retning Skoghus (Rv. 861). Totalkostnader kr. 1 000 000 – trafikksikkerhetsmidler kr. 800.000, kommunal egenandel kr. 200.000
2. Gangveg Rogneveien, Silsand – Silsand barneskole 150 meter. Totalkostnader kr. 750.000 (kr. 5.000 pr. lengdemeter) – trafikksikkerhetsmidler kr. 600.000, kommunal egenandel kr. 150.000.

Gjennomføring av tiltakene er betinget av at kommunen garanterer for en egenandel på kr. 350.000

De fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidlene som lå til grunn for disse søknadene er ikke relevante lenger. Reguleringsplanlegging av tiltak 1, Silsand – Islandsbotn vil bli gjennomført av Statens Vegvesen og med oppstart ca. to år før gjennomføring. Strekninga er pt. Oppført med 25 mill. kr. i 2016 i Fylkesvegplan for Troms.

Tiltak 2 er delvis påbegynt av kommunen og oppført i Troms Fylkes-kommunes plan for gang og sykkeltiltak i 2020.

Merknader til prioriteringene.

Iverksetting av tiltakene vil ha første og andre prioritet også om kommunens trafikksikkerhetsplan omfattet flere tiltak med prioritet mht. gjennomføring. Det er avgjørende at disse arbeidene kan påbegynnes snarest mulig.

Gang- og sykkelveg langs Rv. 86 til Islandsbotn er nødvendig fordi dette er en av de riksveger i Midt-Troms med størst årsdøgntrafikk samtidig som vegen er eneste adkomst for syklende og gående fra Silsand og til et av regionens største idrettsanlegg. Av hensyn til arbeidet for å finansiere ei gang- og sykkelvegutbygging og for å kunne gjennomføre denne er det nødvendig at godkjente reguleringsplaner foreligger.

Sammenbindende gangveg fra Rogneveien til Silsand barneskole gjør det mulig for barn (og andre beboere) i området å gå og sykle fra Silsand Mellom (og ved seinere utbygging fra Silsand Sør) til skole- og idrettsanleggene rundt Silsandskolene og Silsandhallen og de uteanlegg som er etablert eller under etablering i området, uten at man må ”ned på” Rv. 86.

4.4 Andre tiltak gjennomført de siste par år

Statens Vegvesen har gjort endringer / utbedringer / tilrettelagt langs Fv. 86 ved Shell / avkjøring til Olderhamna på Finnsnes.

Lenvik kommune har bygd busstopp med leskur på Grasmyr, kostnader ca. kr. 500.000 finansiert over kommunale investeringer veg. Trafikksikkerhetstiltak med fokus på skolebarn.

Lenvik kommune har forlenget veglysstrekninga Fv. 86 i Islandsbotn, primært for å ivareta trafikksikkerhet skolebarn. Finansiert via ulike driftsposter tekniske tjenester.

Rekkverk Seljeveien, Byåsen på Finnsnes 60 – 70 meter kr. 150.000 skal iverksettes, finansiert via disposisjon av investeringsbudsjett kommunale veger 2012. (K.sak 106/12) Primært for å sikre gående og syklende i området.

5. Oversikt over innspill / behov ulike vegstrekning

Oversikten er basert på tilbakemeldinger fra 2009 og 2012.

5.1 Fylkesveger

Fv. 86 mot Sørreisa	<ul style="list-style-type: none">• Gang- og sykkelveg Storvik – Sørreisa grense• Lys Storvik – Sørreisa grense• Nedsatt fartsgrense 50 km/t• Fotgjengerfelt / -overganger til utsatte busstopp
Fv. 86 – Strandveien	<ul style="list-style-type: none">• Fartsdumper
Fv. 86 – Gisundbrua	<ul style="list-style-type: none">• Gang- og sykkelbane• Nedsatt fartsgrense inntil gang- og sykkel-bane er etablert
Fv. 86 Silsand – Islandsbotn	<ul style="list-style-type: none">• Gang- og sykkelveg• Over- eller undergang v. idrettsanlegg i Islandsbotn
Fv. 861 – Vika / Finnjord Brenneset og nordover	<ul style="list-style-type: none">• Flytting av busstopp• Gang- og sykkelveg
Fv. 861 – Skognesbotn - Gurrabogen	<ul style="list-style-type: none">• Busskur• Gang- og sykkelsti (manglende muligheter for å gå vinterstid pga. manglende vegskulder)• Nedsatt fartsgrense (60 km/t)• Strøsand for privat bruk / henting i avkjøringer og på gårdsveier
Fv. 861 / Krysset ned til Gibostad	Som del av seinere helhetlig løsning, men som midlertidig ordning <ul style="list-style-type: none">• Fortau til skolen flyttes opp til vegkryss Møllerenga / Fv. 861• Veglys fra Skolebakken / kryss Møllerenga og opp til Shell.• Gangbro / undergang Gibostad skole / hybelhus videregående skole
Fv. 862 – Huselv - Botnhamn	<ul style="list-style-type: none">• Gang- og sykkelveg• Gangfelt v. Botnhamn skole
Fv. 277	<ul style="list-style-type: none">• Veglys Skredvika - Storsvingen
Fv. 855 Strekninga Reinelv krysset - Fagernes skole	<ul style="list-style-type: none">• Redusert fart fra 80 km/t til 70 km/t• Fjerning av telefonstolper langs vegen / kabling• Fotobokser på strekninga
Fv. 855 – Fv. 856 Krysset – veg til trafikksenteret	<ul style="list-style-type: none">• Utbedring av krysset / omlegging / ventefil• Gangfelt m. skilting• Gang- og sykkelveg
Fv. 855 – Fv. 261 til Vassenden	<ul style="list-style-type: none">• redusert hastighet til 30 km/t• Fartsdumper• Busslommer m. busskur
Fv. 256	<ul style="list-style-type: none">• Gang- og sykkelveg (Straumenomr.)• Gang- og sykkelveg fra Samvirkelaget til Fv. 256 (tilknyttet gangfelt over riksvegen)• Gangfelt over vegen v. Samvirkelaget• Utbedret ”gammelbru” Straumen
Fv. 261	<ul style="list-style-type: none">• Videreføre gang- og sykkelveg fra skolen forbi Jarnesmyra

Fv. 266 / Fv. 856 krysset v. Langnes	<ul style="list-style-type: none"> • Busslomme
Fv. 266 Sollidalen	<ul style="list-style-type: none"> • Nedsatt fartsgrense
Fv. 263 strekninga Leiknes – Tennskjær	<ul style="list-style-type: none"> • Gang og sykkelveg gjennom Kårvikhamn. • Fartsdumper v. Kårvik skole • Fartsgrensene i Lenvika, Bjorelvnes
Strekninga Nygård – Trollvik	<ul style="list-style-type: none"> • Videreføring / slutføring av gang – og sykkelvegen mot Finnsnes
Leiknes	<ul style="list-style-type: none"> • Busstopp
Fv. 266 – Sollidalen	<ul style="list-style-type: none"> • Nedsatt fartsgrense
Fv. 227 og Fv. 860 Laksfjorden – Islandsbotn	<ul style="list-style-type: none"> • Gang- og sykkelveg

5.2 Kommunale veger

Finnfjordeidet; Gammelveien / «Vestad- sløyfa»	<ul style="list-style-type: none"> • Veglys
Finnsnes; Sandvikveien – Skogenveien	<ul style="list-style-type: none"> • Manglende fortau / gang/sykkelbane strekninga Ørneheimen – Finnfjordbotn. • Redusert fartsgrense til 30 km/t, alt. 40 km/ etter at foranstående er etablert • Etablere forkjørsvveg på strekninga Hamna – Finnfjordbotn. • Asfaltere veien / bedre veibanen • Fortau / gangvei fra Skogenveien til Skogen barnehage • Gangfelt fra Skogen barnehage og mot undergang Fv. 86 (til fjæra) • Nedsatt fart v. Skogen Barnehage / fartsdumper
V. Skogen barnehage	
Finnsnes; Hågen	<ul style="list-style-type: none"> • Fortau
Finnsnes; Olderveien	<ul style="list-style-type: none"> • Fartsdumper
Finnsnes; Sven Eidissens veg / Finnsnes barneskole	<ul style="list-style-type: none"> • Fartsdumper
Finnsnes; Helsesenterveien	<ul style="list-style-type: none"> • Utbedret fortau og veiens kurvatur
	<ul style="list-style-type: none"> •
Finnsnes; Skolegata	<ul style="list-style-type: none"> • Alle kryssene fra kirka og forbi Bjørklia bør utbedres og sikres.
Silsand; Stallbakken	<ul style="list-style-type: none"> • Stenging av veien for gjennomkjøring • Gangfelt v. Hallveien.
Silsand; Harald Silsands vei	<ul style="list-style-type: none"> • Sammenhengende fortau
Silsand; Anton Silsands vei	<ul style="list-style-type: none"> • Fortau
Silsand; Rogneveien – Silsand barneskole	<ul style="list-style-type: none"> • Gang- og sykkelforbindelse må ferdigstilles
Aglapsvik	<ul style="list-style-type: none"> • Nedsatt fartsgrense
Husøy	<ul style="list-style-type: none"> • Fartsdump i bratt bakke • Autovern v. to eneboliger

6. Oversikt over innspill / behov ulike typer tiltak

Oversikten er ment å vise hvilke tiltak som det fokuseres på. Ofte vil det være behov for å se flere typer tiltak på et område / ei strekning i sammenheng. Oversikten over innspill på de ulike vegstrekningene er i så måte bedre

6.1 Fylkesveger

Gang- og sykkelveger	Fv. 86	<ul style="list-style-type: none"> • Storvika – Sørreisa grense • Gisundbrua • Foten av Gisundbrua og opp til gang- og sykkelveg ved vegkryss Stallbakken • Silsand - Islandsbotn
	Fv. 861	<ul style="list-style-type: none"> • Brenneset og nordover • Skognes - Gurrabogen
	Fv. 862	<ul style="list-style-type: none"> • Huselv - Botnhamn
	Fv. 227 og Fv. 860	<ul style="list-style-type: none"> • Laksfjorden – Islandsbotn
	Fv. 263	<ul style="list-style-type: none"> • Nygård – Trollvik (videreføring) • Kårvikhamn
	Fv. 261	<ul style="list-style-type: none"> • Videreføre gs-veg fra skolen forbi Jarnesmyra • Utbedra «gammelbru» i Straumen
	Fv. 256	<ul style="list-style-type: none"> • Krysset Fv. 255 og til veg N-N trafikksenter • Straumenområde • Gang- og sykkelveg fra Samvirkelaget til Fv. 256
Fortau	Fv. 861	<ul style="list-style-type: none"> • Gibostad – flytting av fortau opp til vegkryss Møllerenga
Nedsatt fart	<i>Iflg. Statens Vegvesen er fartsgrenseendringer i all hovedsak tiltak som ikke bør inngå i en ts-plan. Fartsgrenseendringer på statlig og fylkeskommunalt vegnett gjennomføres uavhengig av tilgjengelige budsjett, når det etter høring vurderes å være grunnlag for det. Konkrete og begrunnede Innspill/ ønsker til endret fartsgrense mottar vi helst fra kommunene.</i>	
	Fv. 86	<ul style="list-style-type: none"> • Finnfjord – Sørreisa grense • Gisundbrua
	Fv. 861	<ul style="list-style-type: none"> • Skognes - Gurrabogen
	Fv. 855 Fv. 855 – Fv. 261	<ul style="list-style-type: none"> • Reinelv krysset - Fagernes skole • til Vassenden
	Fv. 263	<ul style="list-style-type: none"> • Bjorelvnes • Lenvika
	Fv. 266	<ul style="list-style-type: none"> • Sollidalen
Fotobokser	Fv. 855	<ul style="list-style-type: none"> • Strekinga Reinelvkrysset – Fagernes skole
Fartsdumper	Fv. 86	<ul style="list-style-type: none"> • Strandveien, Finnsnes
	Fv. 855 – Fv. 261	<ul style="list-style-type: none"> • Strekinga til Vassenden
	Fv. 263	<ul style="list-style-type: none"> • Ved Kårvik skole

7. Oversikt over innmeldte tiltak i 2009 og 2012

Oversikten omfatter innspill fra 2012 (først) og 2009. Flere av innspillene er de samme i begge tilfeller. Oversikten er ikke fullstendig og kan bli supplert / endret før planforslag legges fram.

7.1 Innspill 2012

Innspillene basert på henvendelse til grendeutvalg og annonse i avis og kommunens nettside.

Mange av innspillene de samme som i 2009, naturlig nok. De fleste behovene er ikke imøtekommet.

Omfanget av innspill var større i 2009 og omfattet bl.a. innspill fra flere grendeutvalg mv.

Vedr. skoler og barnehager ble oversikten over innspill fra 2009 oversendt disse og med muligheter for kommentarer og suppleringer mv. tilbakemeldingene i denne sammenheng er marginale.

<p>Aspelund grendeutvalg</p>	<p>Kommunal veg; Finnfjordeidet. Gammel-veien / «Vestad- sløyfa»</p> <p>Fv. 855 Strekninga Reinelv krysset - Fagernes skole</p> <p>Fv. 855 – Fv. 856 Krysset – veg til trafikksenteret</p> <p>Fv. 855 – Fv. 261 til Vassenden</p>	<p>Har tatt opp spørsmålet om iverksetting av trafikksikkerhetstiltak i mange sammenhenger og også pekt på behov og konkrete tiltak i den sammenheng. Trafikksikkerhetsplanen 2010 – 2013 prioriterer ingen tiltak.</p> <p>Nedlegginga av Fagernes skole har også endret situasjonen, herunder også trafikksikkerhetstiltak.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Veglys • Redusert fart fra 80 km/t til 70 km/t • Fjerning av telefonstolper langs vegen / kabling • Fotobokser på strekninga • Utbedring av krysset • Gangfelt m. skilting • Redusert hastighet til 30 km/t • Fartsdumper • Busslommer m. busskur
<p>Kåre Vidar Olsen / Hilde Sætermo</p>	<p>Krysset Fv. 266 / Fv. 856 v. Langnes</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Busslomme
<p>Finnfjorden / Aspelund A-lag</p>	<p>Kommunal veg Sandvikveien – Skogenveien</p> <p>Fv. 86 mot Sørreisa</p>	<p>Har sendt flere henvendelser over tid til Lenvik kommune.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Manglende fortau / gang/sykkelbane strekninga Ørneheimen – Finnfjordbotn. • Redusert fartsgrense til 30 km/t, alt. 40 km/ etter at foranstående er etablert • Etablere forkjørsvog på strekninga Hamna – Finnfjordbotn. • Asfaltere veien / bedre veibanen • Gang- og sykkelveg Storvik – Sørreisa grense • Lys Storvik – Sørreisa grense
<p>Veronika Wintervoll</p>	<p>Fv. 86 mot Sørreisa</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Gang- og sykkelveg Storvik – Sørreisa grense • Lys Storvik – Sørreisa grense • Nedsatt fartsgrense 50 km/t • Fotgjengerfelt / -overganger til utsatte busstopp

Kårvikhamn og Bjorelvnes grendeutvalg	Fv. 263 strekninga Leiknes – Tennskjær Kommunal veg Aglapsvik Fv. 266 Sollidalen	Omfattende behov for tiltak og utbedringer, også mht. vegstandard, rasfare, skilting mv. Dårlig vegstandard generelt reduserer også trafikksikkerheten for gående og syklende. Blant innspillene er <ul style="list-style-type: none"> • Gang og sykkelveg gjennom Kårvikhamn. <ul style="list-style-type: none"> • Fartsdumper v. Kårvik skole • Fartsgrensene i Lenvika, Bjorelvnes <ul style="list-style-type: none"> • Fartsgrense Aglapsvik <ul style="list-style-type: none"> • Fast dekke
Trollvik / Leiknes grendeutvalg	Fv. 263	<ul style="list-style-type: none"> • Videreføring / slutføring av gang – og sykkelvegen mot Finnsnes
Sandviklia Velforening	Kommunal veg; Olderveien	<ul style="list-style-type: none"> • Fartsdumper <p>Viser bl.a. til tidligere søknad og avslag begrunna i tekniske problemer. Fartsdumper etablert flere steder etterpå.</p>
Frode Lund-Hansen	Kommunal veg; Sven Eidissens veg / Finnsnes barneskole	<ul style="list-style-type: none"> • Fartsdumper
Mariann Bye	Fv. 86 / Strandveien	<ul style="list-style-type: none"> • Fartsdumper <p>Henvendelsen sendt Statens Vegvesen som viser til mange henvendelser og stort behov for tiltak av denne karakter. Viser videre til kommunens trafikksikkerhetsplan og prioriteringer der.</p>
T. Kristensen	Fv. 227 og Fv. 860 Laksfjorden – Islandsbotn	<ul style="list-style-type: none"> • Gang- og sykkelveg (trenger ikke være asfaltert)
Merete Leiknes	Fv. 86	<ul style="list-style-type: none"> • Gang- og sykkelveg Silsand - Islandsbotn
Kristin J. Hansen / Asbjørn L. Hansen	Fv. 861 – Vika / Finnjord	<ul style="list-style-type: none"> • Flytting av busstopp <p>Henvendelsen sendt Statens Vegvesen som viser til mange henvendelser og stort behov for tiltak av denne karakter. Viser videre til kommunens trafikksikkerhetsplan og prioriteringer der.</p>
Kirsten W. Møller	Fv. 861 – Skognesbotn - Gurrabogen	<p>Peker på flere mangler og behov i den sammenheng.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Busskur • Gang- og sykkelsti (manglende muligheter for å gå vinterstid pga. manglende vegskulder) • Nedsatt fartsgrense (60 km/t) • Strøsand for privat bruk / henting i avkjøringer og på gårdsveier
Gibostad grendeutvalg	Fv. 861 / Krysset ned til Gibostad	Behov for omfattende omlegging og utbedring av vegforholdene fra krysset og nordover mot Shell. Omfatter flere forhold; kryss, bakketopp og stikkveger. Spørsmålet må tas opp med Statens Vegvesen.

		<p>Som del av helhetlig løsning, men som midlertidig ordning</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fortau til skolen flyttes opp til vegkryss Møllerenga / Fv. 861 • Veglys fra Skolebakken / kryss Møllerenga og opp til Shell. • Gangbro / undergang Gibostad skole / hybelhus videregående skole
Botnhamn grendeutvalg	Fv. 862 Huselv - Botnhamn	<p>Gjentar tidligere innspill og prioriteringer.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gang- og sykkelveg fra Botnhamn til Botnhamn skole • Gang- og sykkelveg fra Botnhamn skole til vegdele Husøy
Botnhamn kvinnenett-verk «ASTRIA»	Fv. 862	<ul style="list-style-type: none"> • Gang- og sykkelveg Botnhamn

7.2 Trafikksikkerhetsplan – oversikt over tilbakemeldinger / innspill i 2009.

Innspillene basert på tilbakemelding fra grendeutvalg, skoler og barnehager samt individuelle innspill. Mange av innspillene er identisk med innspill fra 2012, naturlig nok da hoveddelen av tidligere innspill ikke er gjennomført / realisert.

Russevåg, Vågan, Nordre / Søndre Laksfjord grendeutvalg	<p>Innsnevring langs Fv. 227</p> <ul style="list-style-type: none"> • To bruer; må merkes inntil utbedring er gjennomført. • Tre svinger med smalere veibredde enn vegbanen for øvrig, må merkes inntil utbedring er gjennomført. • Smal vegbane over kort strekning i bakke mellom sving og bakketopp. Utbedring nødvendig, behov for merking
Gibostad grendeutvalg	<p>Rv. 861 fra bensinstasjon og til krysset ned til Gibostad (forbi skolen)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Glatt vegbane inn mot krysset. "Full stopp"-skilt nødvendig • Bedre sikring av gangfelt til skolen, primært undergang <p>Rv. 861 fra Silsand til Gibostad, flere strekninger med glatt veibane. Nødvendig med skilting om glatt veibane.</p> <p>Også stedsnavnet Gibostad må stå på skilt i vegkrysset Rv. 86 – Rv. 861 ved Gisundbrua,</p>
Aspelund grendeutvalg	<p>Generelt høy fart og varierende kjøreferdigheter. Mer synlig politi og fartskontroller nødvendig.</p> <p>Rv. 855 fra Målselv grense til Fagernes skole</p> <ul style="list-style-type: none"> • Redusert fart fra 80 – 70 km/t. • Fjerning av telefonstolper langs vegen – kabling • Fotobokser • <p>Området / krysset Rv. 855 – Rv. 856 og forbi avkjøring til Nordnorsk trafikksenter må gjøres bedre og mer trafikksikkert.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • Gang- og sykkelveg fra krysset og forbi avkjøringa. • Vegomlegging • Ventefil på Rv. 855 ev. rundkjøring <p>Rv. 856 og Fv. 261 til Vassenden</p> <ul style="list-style-type: none"> • Redusert hastighet til 30 km/t • Fartsdumper • Busslommer m. busskur
Rossfjord grendeutvalg	<p>Fv. 261</p> <ul style="list-style-type: none"> • Videreføre gang- og sykkelveg fra skolen forbi Jarnesmyra <p>Rv. 856</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gang- og sykkelveg (Straumenomr.) • Gangfelt over vegen v. Samvirkelaget • Utbedret ”gammelbru” Straumen • Gang- og sykkelveg fra Samvirkelaget til Rv. 856 (tilknyttet gangfelt over riksvegen)
Botnhamn grendeutvalg	<p>Rv. 862 – Vegkryss Fv. 277 (til Husøy) og til fergekai Botnhamn</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gang- og sykkelveg <p>Økt trafikk som følge av ytre kystveg / nasjonal turistveg og fergeforbindelse Botnhamn – Brendsholmen</p> <p>Fv. 274</p> <ul style="list-style-type: none"> • Veggen Botnhamn – Laukvika er i elendig forfatning og må rustes opp / vedlikeholdes.
Husøy grendeutvalg	<ul style="list-style-type: none"> • Fartsdump i bratt bakke • Autovern v. to eneboliger • Veglys Skredvika – Storsvingen (Fv. 277) <p>Fv. 277</p> <ul style="list-style-type: none"> • Parkeringsplass v. Trælvikvannet
Lenvik kommunale råd for funksjonshemmede	<p>Peker på strekningene</p> <ul style="list-style-type: none"> • Silsand sør (Rv. 86) • Trollvikveien (Fv. 263) <p>To strekninger som det er vanskelig å benytte for funksjonshemmede. Generelt må det tilrettelegges i langt større grad for funksjonshemmede, både m.h.t. tilgjengelighet og trafiksikkerhet.</p>
Elin Byberg	<p>Rv. 86</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gang- og sykkelveg Silsand Sør – Islandsbotn
Tor Fugleberg	<p>Rv. 86</p> <ul style="list-style-type: none"> • Trafikkforholdene på Laukhella
FK Senja	<p>Rv. 86</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gang- og sykkelveg Silsand Sør – Islandsbotn • Trafiksikker over- eller undergang ved idrettsanlegget i Islandsbotn
Silsand barneskole	<p>Rv. 86</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gangfelt v. Nostalgi / bedre belysning

	<ul style="list-style-type: none"> • Gangfelt v. Brufoten (øst for krysset til Rv. 861) • Gjennomgående gangfelt fra Gisundbrua <p>Rv. 861</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bedre gangfelt v. Silsand nord (Vikaveien) / bedre belysning <p>Kommunal veg</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stenging av Stallbakken for gjennomkjøring • Gangfelt v. Hallveien (Krysset Stallbakken)
Botnhamn skole	<p>Parkeringsplassen ved Botnhamn skole og barnehage. Denne er alt for liten og skaper trafikkfarlige situasjoner hver dag. Her må det gjøres noe snart.</p> <p>Rv. 862</p> <ul style="list-style-type: none"> • Skolen og barnehagen skulle gjerne hatt et gangfelt over veien, når de skal til fjæra.
Botnhamn barnehage	<p>Hovedveien brukes for å komme seg til/fra barnehagen. På sommeren er denne ganske trafikkert pga. fergetrafikken. Det finnes ingen gang og sykkelsti eller merkede overganger. Har felles parkeringsplass med skolen. Den er trang og uoversiktlig. Opplever den som utrygg for barn, da det er snart at et barn befinner seg bak en bil og blir påkjørt.</p>
Husøy barnehage	<p>Ute på framsiden av skolen er det en del skumle situasjoner med biler som kjører innom for å snu. Det står skilt om at kun kjøring til eiendommene er tillatt, men dette blir ikke alltid overholdt.</p>
Fjordgård barnehage	<p>Farlig punkt ved inngangen til barnehagen. Fra vår til høst er det port satt opp som hindrer barna å løpe ut i veibanen. På vinteren tas porten ned pga brøyting og det settes opp nett for å forhindre barna i å løpe ut i veibanen. Opplever utrygt da barn med enkle grep klarer å komme seg over/under nettet. Avkjørselen ligger i en uoversiktlig høyrevridd bakke og like nedenfor er et veikryss, noe som kan medføre umiddelbare farer dersom barna løper ut i veien.</p>
Gibostad barnehage	<p>Om vinteren er gjerdet mot trafikkert vei ned-snødd, dermed er det ingen hinder for barna mot veien. Et høyere gjerde på denne siden hadde vært en god løsning.</p>
Silsand barnehage	<p>Utrygt moment er portsystem og gjerde, behov for port som ikke barna klarer å åpne. Opplever at barna springer ut og opp på parkeringsplassen når de blir henta, der det er trafikk.</p> <p>Barnehagen er lovet nytt gjerde og portsystem til våren.</p>
Furumoen barnehage	<p>Harald Silsandsvei oppleves utrygg både for barn og voksne. Tidligere var det rundkjøring i enden på denne veien, nå går veien videre fra rundkjøring og opp til barnehagen. Tett ved rundkjøringen er parkeringsplassen til boligområdet Hesteskoen, med bred avkjøring inn til selve parkeringsplassen. Hele området rundt rundkjøring og adkomst til parkeringsplass oppleves som en trafikkfelle både for gående og kjørende. Det er ikke sammenhengende fortau helt ned til hovedveien, og fortauet er på ulike sider av veien, barna må krysse vei / adkomst til parkeringsplass og andre stikkveier for å komme seg ned til hovedvei. Denne strekningen oppleves utrygg og skummel når vi må til hovedveien for å ta buss.</p> <p>Furumoen barnehage- gammel- Veien til barnehagen, Anton Silsandsvei har ikke fortau og er smal. Strekningen oppleves utrygg når barnehagen ferdes på tur.</p>

Skogen barnehage	Det bør være fortau fra Skogenveien og ned til barnehagen. Det bør være gangfelt over veien fra barnehagen og til undergangen ned mot fjæra. Farten bør også vurderes senket ned til 30 i vegen ned mot riksvegen og / eller fartsdumper
Arken barnehage	Kort vei fra lekeplass til vei oppleves utrygt da også de små kan få opp porten. Personalet opplever det som utrygt at gjerdet er lavt og forsvinner under snøen om vinteren.
Berglia barnehage	Har dårlig parkeringsplass langs veien. Dårlig gjerde mot veien. Det er dårlig oversikt til veien hvis foreldrene kjører ned til porten og skal rygge ut, det oppstår en del farlige situasjoner i hente/bringe-situasjonen spesielt på vinterstid. På Nygårdsveien er det mye trafikk, heldigvis tar fartsdumperne ned farten.
Blomli barnehage	Område/veikrysset Helsesenterveien opp til barnehagen og skolen oppleves problematisk for alle parter.
Kårvik barnehage	Det oppleves som utrygt at veien ligger nært barnehagen og at porten ikke er sikker nok. Fartsgrensen er satt ned til 30 på dagtid, men det er et fåtall som setter ned farta. Ikke gangfelt, det kan oppleves skummelt til tider.
Bjørklia vel	<ul style="list-style-type: none"> • Krysset i Skolegata mellom Bjørklia, Nygårdsplatået og Finnsnes idrettslags stadion har behov for utbedring og sikring, bl.a. med gangfelt. • Svingen midt i Bjørklia boligfelt. Må utbedres og sikres, bl.a. mot skrent • Krysset Skolegata og Kirkeveien ved Finnsnes kirke. Vanskelig kryss for både bilister og gående mv. • Krysset Skolegata – Sven Edissens veg. Utflytende og vanskelig
Statens Vegvesen	Fv. 263 <ul style="list-style-type: none"> • Busstopp Leiknes
Andre	<ul style="list-style-type: none"> • Utbedret fortau Helsesenterveien • Fortau Hågen • Fortau Sandvikveien – Skogenveien til Finnfjord

Hovedsykkelnett (ikke prioritert); jfr. krav i Nasjonal transportplan 2014 - 2023

Fv. 86	Islandsbotn – Silsand (sør) Gisundbrua Storvik – Sørreisa grense
Fv. 861	Olsborg – Vika – Finnjorda
Fv. 263	Nygård – Trollvik
Finnfjordbotn - Finnsnes sentrum – Nygård	Strekninga skal inngå i et hovedsykkelnett i byområdet. Hvor og på hvilke måte må avklares gjennom utarbeidelse av sammenhengende nett for sykkeltrafikk, jfr. krav i Nasjonal Transportplan 2014 – 2023.