

**Rådmannen**

## **SAKSFRAMLEGG**

<b>Deres ref.:</b>	<b>Vår ref.:</b>	<b>Saksbehandler:</b>	<b>Dato:</b>
	08/1427 /18640/08-Q80	Carl Henrik Bjørseth	29.04.2008
		<b>Telefon:</b>	
		77790551	

Saken skal behandles i følgende utvalg:

Miljø, energi og transportkomiteen  
Planutvalget  
Formannskapet  
Kommunestyret

### **KOMMUNAL TRAFIKKSIKKERHETSPLAN OG SØKNAD OM FYLKESKOMMUNALE TRAFIKKSIKKERHETSMIDLER FOR 2009**

#### **Innstilling til vedtak:**

**1 Tromsø kommune er bekymret for økningen i ulykkestallet, og ønsker å bedre trafiksikkerheten i Tromsø.**

**2 I fremtidige revisjoner av gatebruksplanen og gateformingsplaner for sentrum skal det være et spesielt fokus på trafiksikkerhet, og trafiksikkerhet skal være en av måleparametrene**

**3 Det søkes om fylkeskommunale trafiksikkerhetsmidler til følgende tiltak for sikrere skoleveg (i prioritert rekkefølge):**

- a) Tiltak ved Ramfjord skole, skilting og rydding av skog
- b) Bom ved Straumsbukta skole
- c) Tiltak ved Steinerskolen, p-plass/leveringslomme/gjennomkjøringsforbud
- d) Tiltak ved Tromsdalen skole, oppstramming av kryss Th Widdings veg/Tønsnesvegen, og overganger/skilting

**Kommunal egenandel på 20 % søkes innarbeidet i årlige budsjetter**

**4 Forslaget til Kommunal trafiksikkerhetsplan for Tromsø kommune vedtas**

Gøril Bertheussen  
rådmann

**Saksutredning:**

## **1 Bakgrunn**

For å kunne bli tildelt fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler skal kommunen ha en egen trafikksikkerhetsplan. Trafikksikkerhetsplanen skal revideres hvert år. Det er krav om at kommunen stiller med en 20 % egenandel til de fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidlene. Trafikksikkerhetsmidlene skal i hovedsak rettes mot tiltak som gir mer sikker skoleveg. Det har vært et mål å forsøke å benytte de fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidlene utenfor virkeområdet til Tromsøpakke 2.

Tromsø kommune har i forrige femårsperiode hatt en økning i antallet trafikkulykker på 37 % sammenlignet med femårsperioden før. Trafikksikkerhetsplanen tar også denne gangen derfor opp den generelle ulykkessituasjonen, og påpeker avgrensede innsatsområder rettet mot å snu denne negative utviklingen. Trafikksikkerhetsplanen går derfor ut over å bare være et grunnlag for å søke om fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler.

## **2 Tidligere behandlinger**

Tromsø kommune har de siste årene sendt inn søknad om fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler, og blitt tildelt midler i størrelsesorden 800.000 kroner.

## **3 Viktige momenter**

Det har vært en økning i antallet ulykker i Tromsø. Dette er ulikt den generelle utviklingen i ulykkestallene i Nord-Norge som viser en nedgang. Dette er bekymringsfullt.

Det skjer spesielt mange ulykker tilknyttet Tromsø sentrum, det overordnede hovedvegnettet representert ved E8 og Rv862 Erling Kjeldsens veg mellom Breivika og Tromsø lufthavn, samt langs Stakkevollvegen. Det er naturlig å rette innsatsen mot disse områdene for å få en nedgang i ulykkestallene. For sentrum må trafikksikkerhet være et fokusområde i fremtidige revisjoner av gatebruksplaner og gateutformingsplaner, og tiltak må gjennomføres. For Stakkevollvegen vil det hjelpe å gjennomføre vedtatt reguleringsplan, samt å etter hvert vurdere andre tiltak. E8 og Rv862 er Statens vegvesen sitt ansvarsområde.

Når det gjelder sikker skoleveg så er dette et kontinuerlig arbeid. Opplevd utrygghet på vegne av egne barn fører ofte til at foreldre kjører barna sine til skolen, og dette bidrar til økt trafikk rundt skolene og mer utrygg skolevei for de barna som går eller sykler. Det er derfor viktig å etablere fortau og gang og sykkelveger som både gir en reell forbedring av trafikksikkerheten, men som også minsker den opplevde utryggheten. Til tross for et godt arbeid gjennom Tromsøpakke 2 så gjenstår det fortsatt mye her.

## **4 Sammendrag av utredningen**

Tromsø kommune har i forrige femårsperiode hatt en økning i antallet trafikkulykker på 37 % sammenlignet med femårsperioden før. Dette er motsatt av utviklingen i Nord-Norge generelt som har hatt en jevn nedgang i antallet trafikkulykker.

Målsetningene for trafikksikkerhetsarbeidet i Tromsø settes til å være:

- *Det skal være en reduksjon i antallet dødsulykker og ulykker med alvorlig personskade på 20 % i femårsperioden 2009-14 i forhold til femårsperioden 2001-06*

- *Ingen barn skal bli skadet eller drept på veg til skolene i Tromsø kommune som en følge av trafikale forhold*
- *Opplevd utrygghet knyttet til barns skoleveg i Tromsø kommune skal ikke være så stor at den fører til at foreldre kjører barna til skolen*

### **Innenfor byområdet**

For å få ned antallet ulykker er det naturlig å rette innsatsen mot de områdene som opp igjennom årene har hatt en opphopning av ulykker. Det har blitt definert tre viktige geografiske innsatsområder:

- Sentrum og det nærmeste området rundt
- E8 på fastlandssida og Rv862 Erling Kjeldsens veg mellom Breivika og Tromsø lufthavn Langnes
- Stakkevollvegen

Det første og det siste punktet består stort sett av kommunal veg.

Trafikksikkerhet må være et viktig tema og fokusområde i revisjon av gatebruksplanen for sentrum. Det kan imidlertid kun forventes store effekter dersom det gjøres ...

### **Utenfor byområdet**

Det er en opphopning av ulykker langs E8 sydover i kommunen. Spesielt i området rundt Ramfjorden har det vært mange ulykker. Trafikksikkerhetssituasjonen forventes å bli sterkt forbedret ved gjennomføring av ny E8 Sørbotn – Laukslett. Det vil imidlertid være nødvendig med et fokus også på andre delstrekninger av E8 nord og syd for prosjektområdet. Også langs Rv862 Eidkjosen – Brensholmen, Rv863 Kvaløysletta – Karlsøy grense, samt Fv54 Hillesøy – Eidkjosen ser det ut til å skje flere ulykker enn andre steder.

### **Sikker skoleveg innenfor byområdet**

Sikker skoleveg er et omfattende tema som har blitt forsøkt belyst i rapporten. Det påpekes at også den opplevde utryggheten på vegne av egne barns skolevei må tillegges vekt, fordi dette ofte er et viktig valgkriterie for foreldre når det gjelder å kjøre barna til skolen eller ikke. Økt kjøring av barn til skolen bidrar i stor grad til å gjøre skoleveien mer utrygg for barn som går eller sykler til skolen.

Behovet for tiltak for å bedre skolevegen har blitt kartlagt i en 500 meters radius rundt skolen i Tromsø byområde. De tre viktigste tiltakene for hver skole har blitt satt opp i prioritert rekkefølge i rapportens vedlegg 1 (se under punkt 6 nedenfor). Her har det blitt markert hvilke tiltak som har finansiering allerede, og hvilke som det anbefales å søke om fylkeskommunale midler til for 2009.

### **Sikker skoleveg utenfor byområdet**

Det påpekes at når det gjelder ulykker på barns skoleveg så er det en overrepresentasjon av ulykker utenfor byområdene. Dette tilskrives høyere fartsnivå, og et dårligere utbygd gang og sykkelsystem.

Skolene utenfor byområdet har blitt kontaktet med tanke på å få innspill til tiltak. Fire skoler svarte på denne henvendelsen. Av ønskene om tiltak ligger de fleste i tilknytning til fylkesveg eller riksveg, og er derfor utenfor målområdet for de fylkeskommunale midlene. Straumbukta skole og Ramfjord skole har hatt ønsker også tilknyttet kommunal veg, og

disse har blitt prioritert. Dette er oppsummert i rapportens vedlegg 2 (se under punkt 6, nedenfor).

## **5 Konklusjon/anbefaling**

Det søkes som vanlig om fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler. Tromsø kommune må innarbeide kommunal egenandel på 20 % i sine årlige budsjetter.

Det er et stort behov for fortsatt innsats med tanke på trafikksikkerhetstiltak og tilrettelegging for gående og syklende i Tromsø. Spesielt i tilknytning til sentrum vil dette ha en stor kostnad, og dette må belyses og tas alvorlig gjennom det videre arbeidet med finansiering og gatebruksplaner i Tromsø.

Økningen i ulykkestallene er bekymringsfull, og krever økt fokus og tøffere prioriteringer i årene fremover.

## **6 Saksdokument**

Trafikksikkerhetsplanen skal revideres hvert år, og politiske vedtak vil bli integrert i rapporten. Rapporten trykkes derfor etter politisk behandling. Forslaget til rapport/saksdokument er som følger:

## **Forord**

Dette er Tromsø kommunes trafikksikkerhetsplan. Trafikksikkerhet er et av de klart viktigste temaene innenfor transportplanlegging, og kan i ytterste konsekvens bokstavelig talt gjelde liv og død.

Ulykkestallene har vært økende i Tromsø. Det er behov for et økt fokus på dette temaet i kommunen. Foreliggende dokument kan ikke betraktes som annet enn en begynnelse på et mer omfattende arbeide som kommunen i samarbeid med Statens vegvesen og Troms fylkeskommune vil være nødt til å sette økt fokus på.

Planen vil bli revidert årlig når det gjelder hvilke tiltak som skal gjennomføres. Årets plan har to hovedfokus:

1. Være et grunnlagsdokument for søknaden på fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler som spesielt skal rettes mot sikker skoleveg
2. Fremheve noen avgrensede satsningsområder som er særlig viktige med tanke på å redusere ulykkestallene i Tromsø

Det er i Tromsø en opphopning av ulykker spesielt i tilknytning til Tromsø sentrum. Det kan vanskelig tenkes at ulykkestallene kan reduseres vesentlig uten at det gjøres nye grep, og store investeringer. Disse grepene og investeringene vil imidlertid også være grep som må forene trafikksikkerhet med fremkommelighet for alle trafikantgrupper, universell utforming og estetikk. Sentrum er byens viktigste sosiale arena og ansikt utad, og de riktige grepene og investeringene vil gjøre Tromsø til en mer attraktiv by både for turister, andre tilreisende, beboere og Tromsøs befolkning for øvrig.

## **Innholdsfortegnelse**

0 Innledning.....	.....
1 Målsetninger for trafikksikkerhetsarbeidet i Tromsø.....	.....
2 Trafikksikkerhet og utviklingen i ulykkestallene.....	.....
2.1 Trafikkulykker i byområdet.....	.....
2.2 Trafikkulykker utenfor byområdet.....	.....
3 Sikker skoleveg.....	.....
4 Innsatsområder for bedre trafikksikkerhet i byområdet.....	.....
5 Innsatsområder for sikker skoleveg i byområdet.....	.....
6 Innsatsområder for bedre trafikksikkerhet utenfor byområdet.....	.....
7 Innsatsområder for sikker skoleveg utenfor byområdet.....	.....
8 Kampanjer og opplæring.....	.....
9 Drift, vedlikehold og trafikksikkerhet.....	.....
10 Finansiering av trafikksikkerhetstiltak.....	.....
11 Tiltak som har blitt gjennomført gjennom arbeidet med Tromsøpakke 2.....	.....
12 Allerede prioriterte tiltak.....	.....
13 Referanser.....	.....
Vedlegg 1: De tre viktigste tiltakene rundt skolene i byområdet	
Vedlegg 2: Tilbakemeldinger fra distriktsskolene	

## **0 Innledning**

Trafikksikkerhetsplanen fokuserer på to hovedområder:

1. Forbedring av trafikksikkerheten i de områdene der det gjennom mange år er en opphopning av ulykker
2. Sikker skoleveg

Fordi planen skal revideres årlig, og fordi finansieringen vil variere fra år til år, vil det ikke være hensiktsmessig eller mulig å gi en til enhver tid komplett oversikt over alle trafikksikkerhetsutfordringer og aktuelle tiltak. Målsetningen med planen er å til enhver tid identifisere viktige tiltak og sørge for at disse har finansiering til å bli gjennomført. Arbeidet med trafikksikkerhet må foregå kontinuerlig, og dette vil denne planen gjenspeile. Planen skal være operativ ved at det også settes et stort fokus på faktiske muligheter for finansiering.

Rasproblematikk og rassikkerhet er også en stor utfordring i Tromsø kommune, men dette har blitt tatt opp i egen plan og vil ikke bli diskutert her.

Planen skal fungere både i forhold til:

- Årlig søknad på fylkeskommunale TS-midler sommeren 2008
- Innspill til prioriteringen av midler til Øvrige riksveg, 2008/2009
- Løpende diskusjon i forhold til finansiering og økt brukerfinansiering
- Løpende arbeid med Tromsøpakke 2, prosjektutforming og utbyggingsavtaler

Hovedfokus i planen skal ligge på kommunal veg. Planen påpeker imidlertid også en del av tiltaksbehovet også på europaveg, riksveg og fylkesveg.

## **1 Målsetninger for trafikksikkerhetsarbeidet i Tromsø**

Den overordnede målsetningen for trafikksikkerhetsarbeidet i Tromsø er å få en reduksjon i antallet ulykker både i byområdet og utenfor byområdet. Målsetningen skal være målbar og konkret.

Foreslått målsetning er derfor:

***Det skal være en reduksjon i antallet dødsulykker og ulykker med alvorlig personskade på 20 % i femårsperioden 2009-14 i forhold til femårsperioden 2001-06.***

Når det gjelder barns skoleveg så må målsetningen ta opp i seg både et konkret og et mindre konkret forhold:

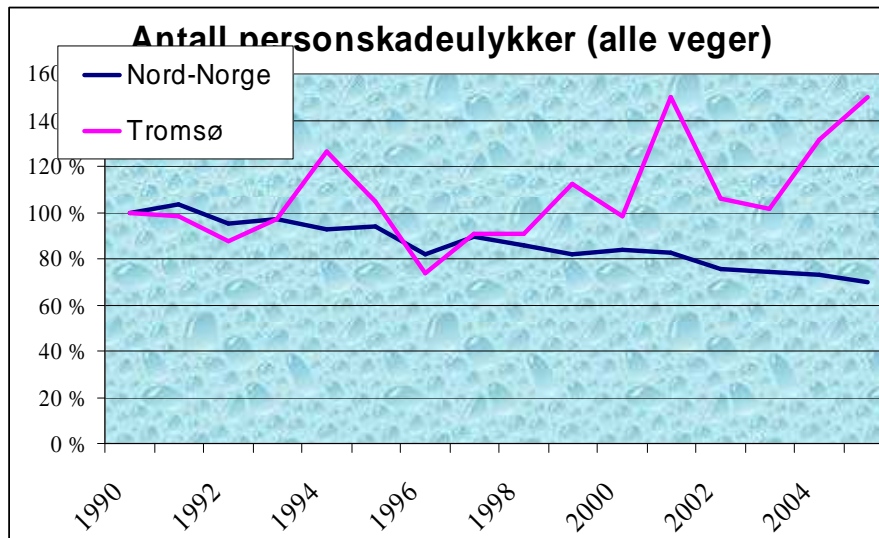
***Ingen barn skal bli skadet eller drept på veg til skolene i Tromsø kommune som en følge av trafikale forhold***

***Opplevd utrygghet knyttet til barns skoleveg i Tromsø kommune skal ikke være så stor at den fører til at foreldre kjører barna til skolen***

Mens det første av disse to målene i høyeste grad er målbart, så vil det andre av dem inneholde et nivå av skjønnsmessige vurderinger.

## **2 Trafikksikkerhet og utviklingen i ulykkestallene**

Antallet trafikkulykker i Tromsø økende. Dette i motsetning til ulykkestallene i Nord-Norge generelt.



Økningen i antallet ulykker med personskade har vært økende i Tromsø, i motsetning til hva som er tilfelle i Nord-Norge generelt.

Antallet ulykker i siste 5-årsperiode ligger 37,5 % høyere enn i 5-årsperioden før. Det har vært et økende antall kryssulykker, utforkjøringer, påkjøring bakfra, og dermed ulykker som involverer bilførere og bilpassasjerer. Den største økningen i ulykker har skjedd på kommunal veg, men også på Rv862, og en stor andel av ulykkene skjer på høsten. Heldigvis har antallet ulykker som involverer fotgjengere blitt noe redusert. Dette kan være en positiv konsekvens av utbyggingen av infrastruktur for myke trafikanter som foregår gjennom Tromsøpakke 2.

## 2.1 Trafikkulykker i byområdet

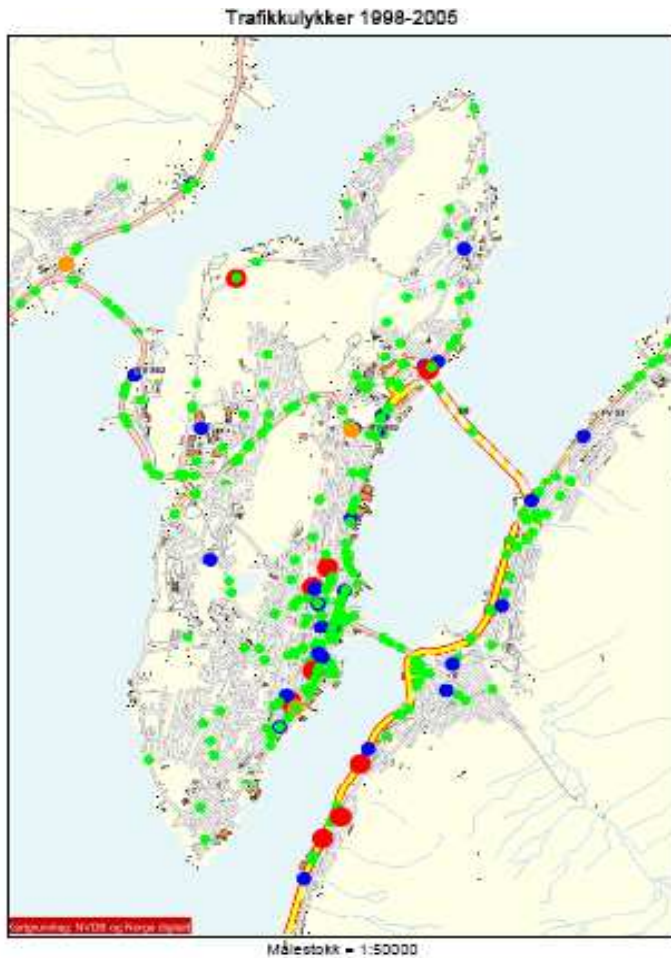
Trafikkulykkene i Tromsø skjer hovedsakelig i tre områder:

1. Sentrumsområdet
2. Langs Stakkevollvegen og i Breivika
3. På deler av hovedvegnettet Rv862 Erling Kjeldsens veg og E8.

Det er naturlig å rette innsatsen mot de tre områdene hvor det er en opphopning av faktiske ulykker. Samtidig skal ikke den opplevde utryggheten i noen områder undervurderes. Denne vil i stor grad være knyttet til egne barn, og spesielt barns skolevei. Barns skolevei er behandlet i et eget kapittel.

Samtidig er det viktig å rette fokus mot vegger og gater hvor det er en stor aktivitet med tanke på utvikling, og et økende antall brukere innenfor alle trafikantgruppene. Et eksempel her er Strandveien. Et eksempel på en strekning hvor det er potensial for et økt antall gående og syklende er Ringveien på østsiden av Tromsøya, dersom det hadde vært tilrettelagt med gang og sykkelveg.



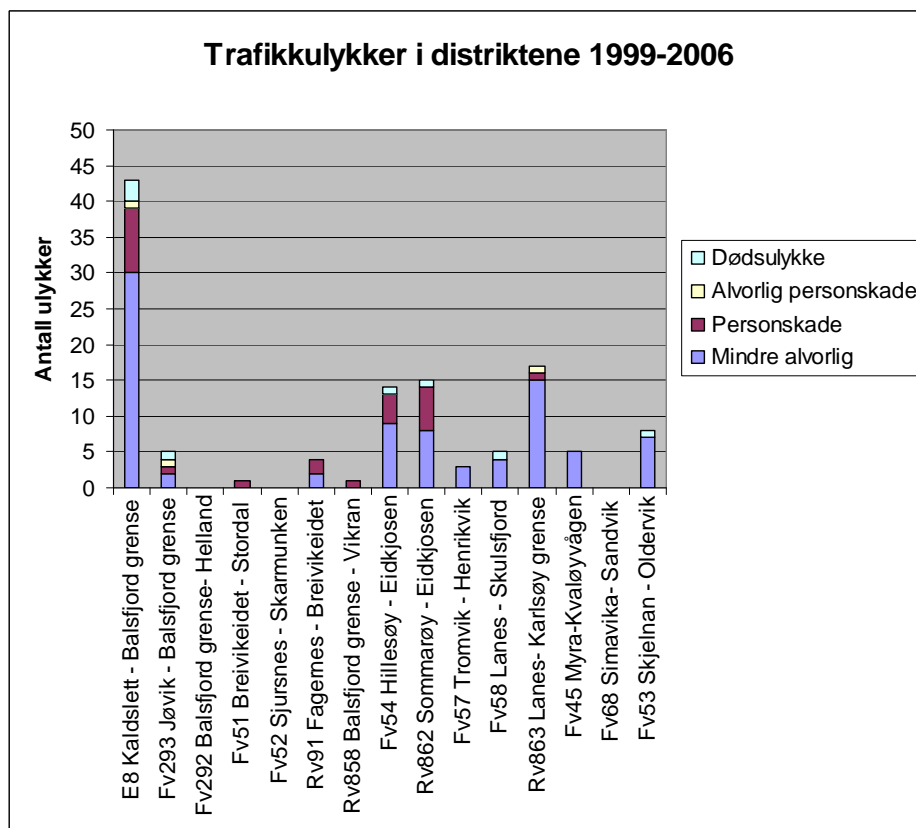


*Kartet viser hvor ulykkene i byområdet i Tromsø har skjedd i perioden 1998-2005. Grønt er lettere skadet, blått alvorlig personskade, gult meget alvorlig skadet, og rødt dødsulykke.*

## 2.2 Trafikkulykker utenfor byområdet

Utenfor byområdet så er det en konsentrasjon av trafikkulykker tilknyttet E8 sydover.

Det har også skjedd en del ulykker på både Fv54 og Rv862 mellom Eidkjosen og Sommarøy, og på Rv863 mot Karlsøy. Det er viktig å være oppmerksom på at jo mindre trafikkgrunnlaget er, og jo lavere ulykkestallene er, jo større er muligheten for at ulykkestallene skyldes tilfeldige svingninger. At noen punkter er mer utsatte med tanke på sannsynlighet for at ulykker kan skje skal imidlertid ikke utelukkes.



Antallet ulykker på vegnettet utenfor byområdet i perioden 1999-2006, fordelt på vegstrekning. Det har ikke blitt registrert ulykker på det kommunale vegnettet i distriktene.

### 3 Sikker skoleveg

Fra ulike kilder er det mulig å få mer generell kunnskap om barns skoleveg.

#### Barn vil helst gå til skolen sammen med venner, men blir ofte kjørt av foreldre med ”dårlig tid”

Temaet sikker skoleveg har blitt generelt belyst i TØI-rapport 616/2002 ”Barns reiser til skolen”. 26 % av alle skolebarn i Norge blir kjørt av foreldrene sine selv om avstanden bare er 1-1,5 km, og selv om de fleste barn oppgir at de helst vil gå sammen med andre barn eller sykle. Den utstrakte kjøringen som gjøres fører i seg selv til at skolevegen blir mindre sikker. 55 % av alle foreldre oppgir at de er engstelige for barna på skoleveien, mens bare 9 % av barna oppgir at de er engstelige. Hovedårsaken til at foreldre kjører barna til skolen er allikevel ”dårlig tid”. Konsekvensen av at barn blir kjørt til skolen er at barna blir passivisert, forsinket i motorisk utvikling, danner seg ikke et bilde av omgivelsene og får dårligere helse. Kjøringen bidrar dermed til farligere skolevei både fordi den i seg selv skaper ekstra trafikk, men også fordi barna som kjøres blir dårligere i stand til å ta vare på seg selv. Vegdirktoratet påpeker imidlertid at manglende fortau og gang/sykkelveg ofte er en grunn til at foreldre velger å kjøre barna sine til skolen.

#### Bilkjøring er vanedannende

En faktor som man også må ta hensyn til når det gjelder kjøring av barn til skolen er barnas forhold til valg av reisemiddel når de blir eldre: Barn som alltid har blitt kjørt i bil vil ikke bli vant med å ferdes på andre måter, og det virker logisk at disse som ungdom/voksne i mindre grad vil velge buss, gange eller sykkel som reisemiddel. At barn vennes til å ferdes på andre

måter enn med bil må derfor ansees for å ha stor betydning for fremtidig reisemiddelfordeling, og kan ha stor betydning for den fremtidige veksten i biltrafikken og miljøet. Det er ikke kjent at det finnes undersøkelser som underbygger dette. At valg av reisemiddel er en vanesak er imidlertid belyst direkte og indirekte i flere undersøkelser.

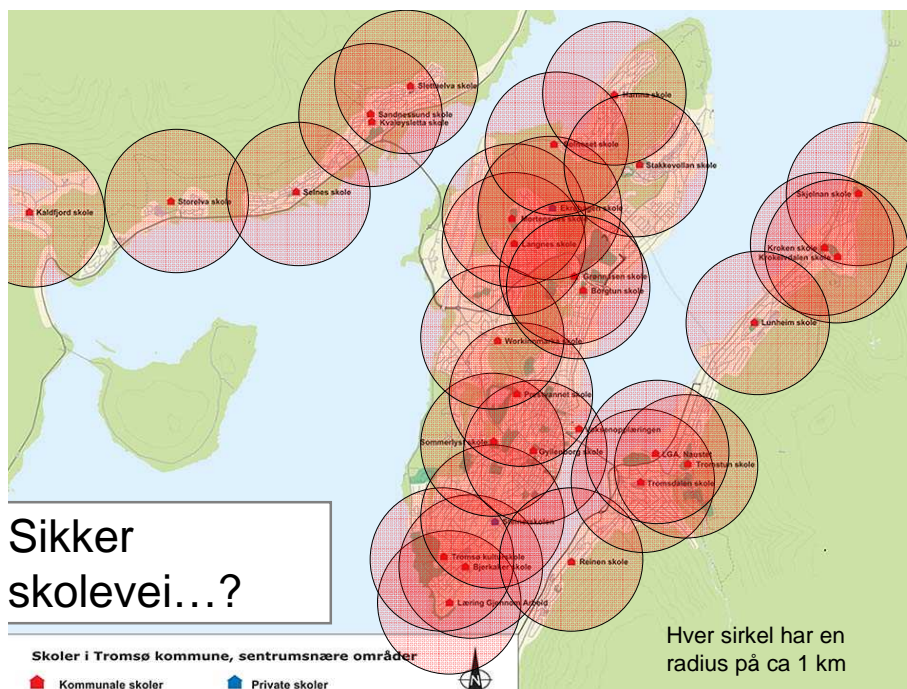
### **Ulykkesrisikoen er størst utenfor tettbygd strøk**

I følge Vegdirektoratet ble det i Norge i gjennomsnitt drept eller hardt skadd 1,2 barn hver måned i perioden 2001-05. (9 drept og 67 alvorlig skadde). I tillegg ble totalt 578 barn lettere skadet på skoleveien i perioden. Statistikken viser at over halvparten av de alvorligste ulykkene skjer utenfor tettbygd strøk. Dette relateres til et høyere fartsnivå og at gang og sykkelvegnettet er dårligere utbygd.

På grunn av spredt bosetning har ofte en utbygging av gang og sykkelvegnettet i distriktene en svært høy kostnad for hver bosatt. I tillegg har Troms fylkeskommune hvert år store kostnader forbundet med skoletransport av barn. Dersom målet er sikker skolevei kombinert med realistiske muligheter for finansiering av infrastruktur for gående og syklende, så er det også rasjonelt med en viss tetthet i utvikling av bebyggelsen utenfor byområdet i retning av mindre tettsteder som er selvfungerende med tanke på skole, butikk og andre basale funksjoner, og hvor befolkningen har mulighet til å nå disse til fots eller på sykkel på en sikker og tilrettelagt måte.

### **Hele Tromsø er skolevei**

En kartlegging av sikker skolevei vil være en svært detaljert oppgave fordi alle barn har ulikheter i sin skoleveg. Trekker man opp sirkler rundt skolene i Tromsø med en radius på 1 kilometer så vil man dekke store deler av byen.



*Kartet viser skolene i Tromsø i sentrum av en sirkel med 1 km radius. Selv om det selvfølgelig er strekninger som har en høyere intensitet enn andre, så er hele Tromsø skolevei.*

Selv om en kartlegging av sikker skolevei er en detaljert oppgave, så bør det imidlertid være lite tvil om at en generell forbedring i gang og sykkel fasiliteter, tiltak som bidrar til faktisk redusert fartsnivå, samt en trafikkreduksjon på veger som ikke er en del av hovedvegnettet vil ha en positiv effekt på skolevegen for svært mange barn, i tillegg til å ha en stor verdi for alle andre aldersgrupper.

### **Stor forskjell på barn i trafikken**

Det har blitt undersøkt i hvilken grad 6-åringer er skikket til å ferdes trygt i trafikken: Små barn har problemer på en rekke områder i trafikken, dette gjelder spesielt når de skal krysse vegen. Problemene skyldes ikke i første rekke manglende motoriske ferdigheter, men i større grad 6-åringens manglende evne til å styre og kontrollere oppmerksomhet, samt å bedømme avstand og hastighet. Forskning viser også at det skjer et vesentlig skille i barns utvikling fra 6 til 7 år, og at dette skillet har betydning for å ferdes trygt i trafikken. Særtrekk ved 6-åringene er videre som følger:

- Liten evne til å være forutseende og se mulige farer i trafikkbildet og avbryte en pågående handling
- Manglende erfaring med å skille mellom det vesentlige og det uvesentlige i trafikkbildet
- Liten evne til å konsentrere seg om flere ting samtidig
- Lav kroppshøyde, vansker med å se og bli sett. Sikthindringer får dermed stor betydning
- 6-åringer vil i større grad enn eldre barn krysse vegen ukontrollert dersom oppmerksomheten fanges av attraksjoner på den andre siden

Det er viktig å ikke glemme de eldre barna, det som er trafikkfarlig for en 6-åring er ofte også trafikkfarlig for noe eldre barn. Barn utvikler seg også forskjellig.

Av positive ting som gjelder barn på vei til skolen viser analyser at barn er svært regeltro og viser god atferd i trafikken, også når de ikke følges av voksne. Dette forutsetter imidlertid at barna har lært hvordan og hvor de skal bevege seg på veg til skolen.

### **Kryssing av veg er det mest kritiske når det gjelder barn og trafikk**

Analyser viser at de fleste fotgjengerulykker skjer ved kryssing av bilveg. De alvorligste skjer i forbindelse med kryssing bak stanset buss eller bil. Også for skolebarn fremheves det som spesielt viktig å sikre barna i forbindelse med kryssing av veg, fordi de fleste og mest alvorlige ulykkene som involverer skolebarn skjer her. Når barn skal krysse vegen bør det helst være:

- Overgang eller undergang når fartsgrensen er 60 km/t eller høyere
- Gangfelt med signalanlegg når fartsgrensen er 50 km/t
- Opphøyd gangfelt ved 40 km/t
- Det er i prinsippet ikke nødvendig med spesielle anlegg for barn når det reelle fartsnivået er 30 km/t, bortsett fra hvis trafikken er stor.

Disse tommelfingerreglene er retningsgivende, og det må alltid gjøres stedlige vurderinger for eksempel dersom det reelle fartsnivået er høyere enn angitt fartsgrense eller dersom trafikken er stor.

## **Å gå langs vegen er ikke fullt så farlig, men manglende infrastruktur gir utrygghet og fører til mer bilbruk**

Å gå langs vegen innebærer langt mindre risiko for ulykker enn å krysse den. Følgende tommelfingerregler gjelder:

- Separat gang og sykkelveg dersom fartsgrensen er 60 km/t eller mer
- Fortau (eller separat gang og sykkelveg – avhengig av områdetype) dersom fartsgrensen er 40 eller 50 km/t
- Ved 30 km/t er det ikke nødvendig med spesielle anlegg såfremt ikke det reelle fartsnivået er høyere, eller trafikken er stor.

Mange føler seg utrygge dersom de må gå i kjørebanen, på vegskulder eller i grøftkantene. At det ikke finnes fortau eller gang og sykkelveg er ofte en grunn til at foreldre velger å kjøre barna sine til skolen.

### **Av og påsetting ved skolene er et kritisk punkt**

Biltransport av barn til skolen kan skape farlige situasjoner og ulykker, spesielt dersom det ikke er tilrettelagt for av og påsetting, eller dersom forholdene er uoversiktlige. Utstrakt biltransport er fortsatt et relativt nytt fenomen, og mange av skolene har blitt bygd i en tid hvor dette ikke var vanlig, og hvor de fysiske forholdene ikke er tilrettelagt. Paradoksalt nok kan enkelte foreldres biltransport av barn føre til såpass mye biltrafikk rundt skolene at andre foreldre oppfatter situasjonen som så utrygg at de også velger å kjøre sine barn, og dermed blir problemet ennå større for andre barn.

Busstransport for grupper av barn, for eksempel på vei til svømmehall, kan ved på og avstigning og manøvrering også føre til farlige situasjoner dersom det ikke har blitt etablert gode løsninger for av og påsetting, samt bussmanøvrering i begge ender av transportkjeden.

## **4 Innsatsområder for bedre trafikksikkerhet i byområdet**

I dette kapittelet omtales aktuelle innsatsområder, det vil si generelle tiltak og grupper av tiltak som kan bedre trafikksikkerhetssituasjonen i Tromsøs byområde.

### **Sentrum: Trafikksikkerhet må være et fokusområde i ny gatebruksplan for sentrum**

Den store konsentrasjonen av ulykker i sentrum må tilskrives mye biltrafikk, til dels dårlig tilrettelegging for gående og syklende, og jevnt over lite gjennomført trafikkregulering som muliggjør gjennomgangstrafikk i en rekke ulike gater, og et stort antall mulige konfliktpunkter mellom kjøreretninger, fotgjengere og syklistene. Gatene har ofte utflytende og brede kjørefelt, og dårlig skille mellom arealet avsatt til de ulike trafikanter. På vinteren forsterkes problemstillingen på grunn av mangelfull snørydning av fotgjengerarealer, og en ennå sterkere tendens til blanding av vidt forskjellige trafikanter. Den fysiske utformingen av gatene inviterer til et høyere fartsnivå enn 30 km/t.

Gateutformingen i Tromsø bærer preg av idealer og utforming fra 60- og 70-tallet, da man ukritisk la til rette for biltrafikk i norske bygater. I mange andre større byer har man i økende grad tatt et oppgjør med denne tankegangen, og gjennomført tiltak som bedrer bymiljø og gatemiljø og fremkommelighet og sikkerhet for andre trafikanter enn bil.

En vesentlig reduksjon i ulykkestallene i Tromsø kan ventelig oppnås ved at det fokuseres på problematikken i sentrum. Trafikksikkerhet skal derfor være et viktig tema i ny gatebruksplan for sentrum som snart skal utarbeides.

### **Stakkevollvegen**

Trafikale forhold og trafikksikkerhet er et viktig tema i ny kommunedelplan for Stakkevollvegen. Gjennomføring av den vedtatte reguleringsplanen for gaten vil bidra til økt trafikksikkerhet og bedret fremkommelighet for gående og syklende.

Fordi gjennomføring av nødvendige tiltak kan bli avhengig av utbyggingsavtaler kan gjennomføringen av nødvendige tiltak komme til å dra ut i tid. Det må derfor vurderes å gjennomføre en del tiltak gjennom andre finansieringskilder.

Utviklingen av Stakkevollvegen må følges nøye opp med tanke på å få gode trafikksikkerhetsforhold på denne strekningen. Flere mindre tiltak som ikke krever endring av reguleringsplanen kan gjennomføres etter hvert.

### **Strandvegen**

Det har vært en stor byutvikling sydover langs Strandvegen, og en kraftig trafikkøkning. Samtidig er det store mangler i tilretteleggingen for gående og syklende på strekningen, og den generelle trafikksikkerhetssituasjonen er langt fra tilfredsstillende.

Fordi gjennomføring av nødvendige tiltak er gjort avhengig av utbyggingsavtaler kan gjennomføringen av nødvendige tiltak komme til å dra ut i tid. Det må derfor vurderes å gjennomføre en del tiltak gjennom andre finansieringskilder.

Utviklingen av Strandveien må følges nøye opp med tanke på å få gode trafikksikkerhetsforhold på denne strekningen.

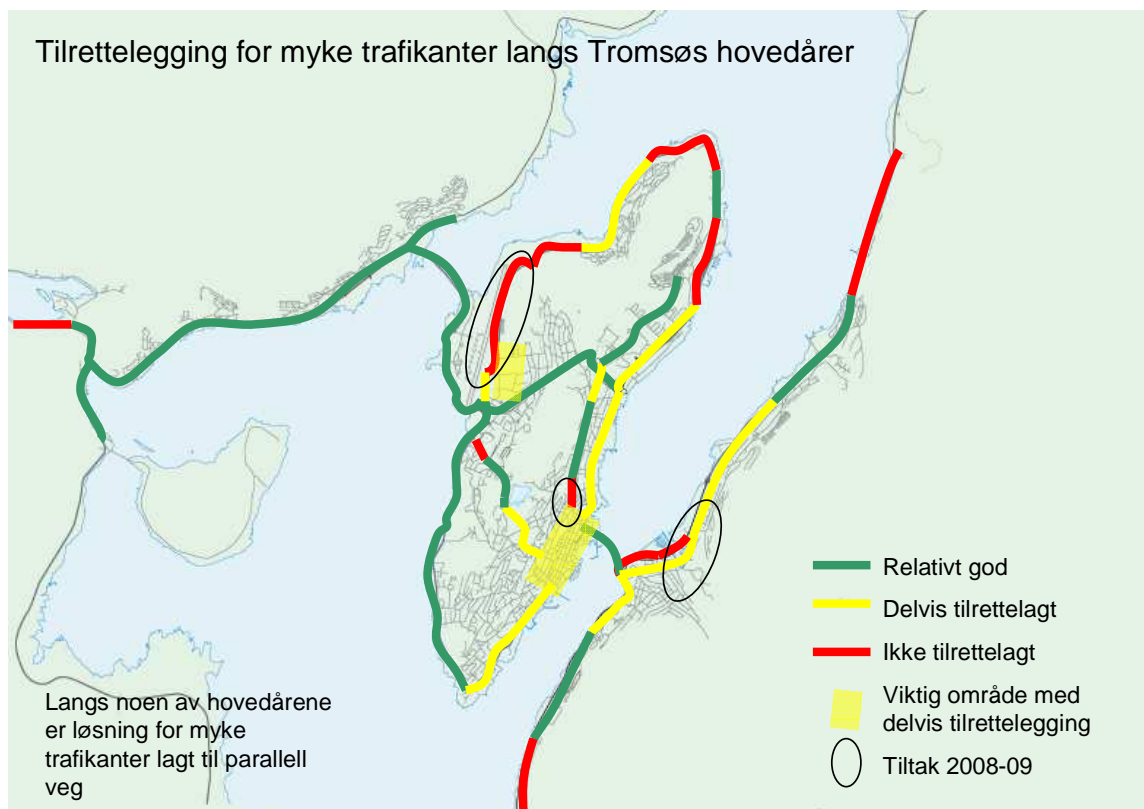
### **E8 Kaldslett – Breivika og Rv862 Erling Kjeldsens veg**

E8 er først og fremst Statens vegvesens ansvarsområde. Fordi vi har satt en målsetning om 20 % reduksjon i ulykkestallene i Tromsø må det også fokuseres på det vegsystemet som Statens vegvesen forvalter. Det er imidlertid Statens vegvesen som må utrede problemer og løsninger.

Fartsnivået i Tromsøysundtunnelen er høyt. Det har vært flere dødsulykker i tunnelen som det er naturlig å knytte opp mot fartsnivået. Statens vegvesen er ansvarlig for å utrede løsninger. Fartsbokser (ATK) kan være en mulig løsning. Generell opplæring og kampanjer mot yngre bilførere vil også kunne virke positivt på lengre sikt.

### **Sammenhengende nett av gang og sykkelveger**

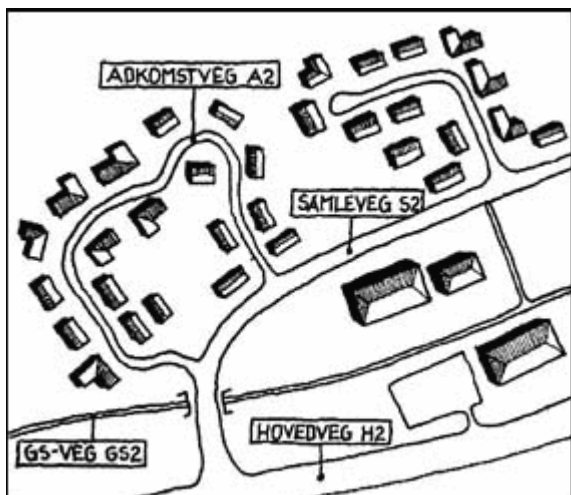
Det anbefales fra sentralt hold at det etableres et sammenhengende overordnet nett med traseer for gående i byer. I Tromsø er tilretteleggingen tilfredsstillende langs 36 % av hovedårene. I tillegg skiller to viktige målpunkter som Sentrum og Langnes handelspark seg ut med store mangler i tilretteleggingen både internt i områdene og på vei til fra områdene rundt.



*Situasjonen i Tromsø med tanke på tilrettelegging for myke trafikanter. Breivika er markert som delvis tilrettelagt fordi det på østsiden av vegsystemet ikke er etablert noen sammenhengende løsning.*

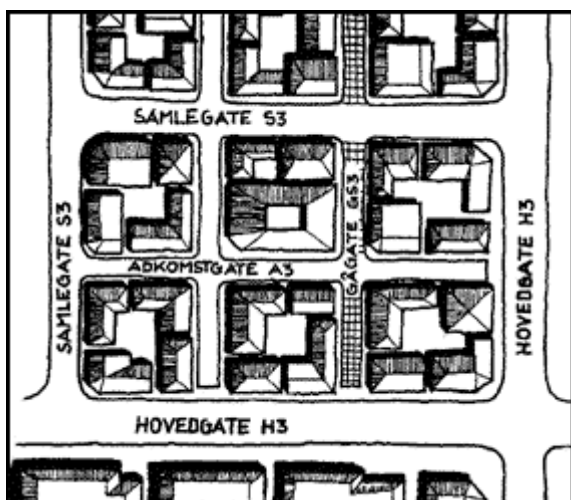
### **Opprydning i den manglende funksjonelle inndeling av vegnettet i "eldre" bydeler**

I nyere utbyggingsområder blir vegnettet normalt delt opp i hovedveg/hovedgate, samleveg/samlegate og adkomstveg/adkomstgate. Normalt så er det bare den førstnevnte kategorien som skal ta gjennomgangstrafikk, og samleveg og adkomstveg er utformet slik at de bare tar trafikk fra kjørende som har ærend i området. På den måten forenes hensynet til nødvendig adkomst og bomiljø. Dette har vært et grunnleggende planleggingsprinsipp siden 1960-tallet.



*Prinsipp for inndeling av vegnettet i tettbygd strøk i hovedveg, samleveg og adkomstveg. Bare hovedgate er i prinsippet åpne for gjennomgangstrafikk, i adkomstgater og samlegater forenes hensynet til nødvendig adkomst og trafikkskjermet bomiljø. Dette prinsippet er gjennomført i de fleste boligområdene etablert etter 1970 i Tromsø, men i mindre grad i de som ble etablert før dette. Fra Vegdirektoratets håndbok 017 "Veg og gateutforming".*

I områder i Tromsø som ble bebygd før 60-tallet har dette prinsippet blitt lite gjennomført, rett og slett fordi biltrafikken ennå ikke hadde nådd et omfang hvor de problematiske sidene kom frem, eller fordi man ennå ikke hadde utviklet prinsipper som ivaretok hensynet både til biltrafikken og til bomiljøet.



*Prinsipp for inndeling av gatenettet i tett bebyggelse, i hovedgate, samlegate og adkomstgate. Bare hovedgater er i prinsippet åpne for gjennomgangstrafikk. I adkomstgater og samlegater forenes hensynet til nødvendig adkomst og trafikkskjermet bomiljø. Dette prinsippet er i liten grad gjennomført i de sentrale delene av Tromsø. Fra Vegdirektoratets håndbok 017 "Veg og gateutforming".*

Områder hvor disse prinsippene i liten grad er gjennomført er boligområdene i Tromsdalen, og i sentrum og boligområdene syd for Erling Kjeldsens veg på Tromsøya. I disse områdene har vi fortsatt i dag konflikter mellom bosatte og biltrafikk, eksempler her er Mellomvegen, Røstbakken, Senjavegen/Bekkevollvegen, Holtbakken, Mackbratta, Langnesbakken/Kirkegårdsveien med flere. I disse gatene og vegene har man i grunn valget mellom å på en eller annen måte hindre eller vanskeliggjøre gjennomgangstrafikk, annen

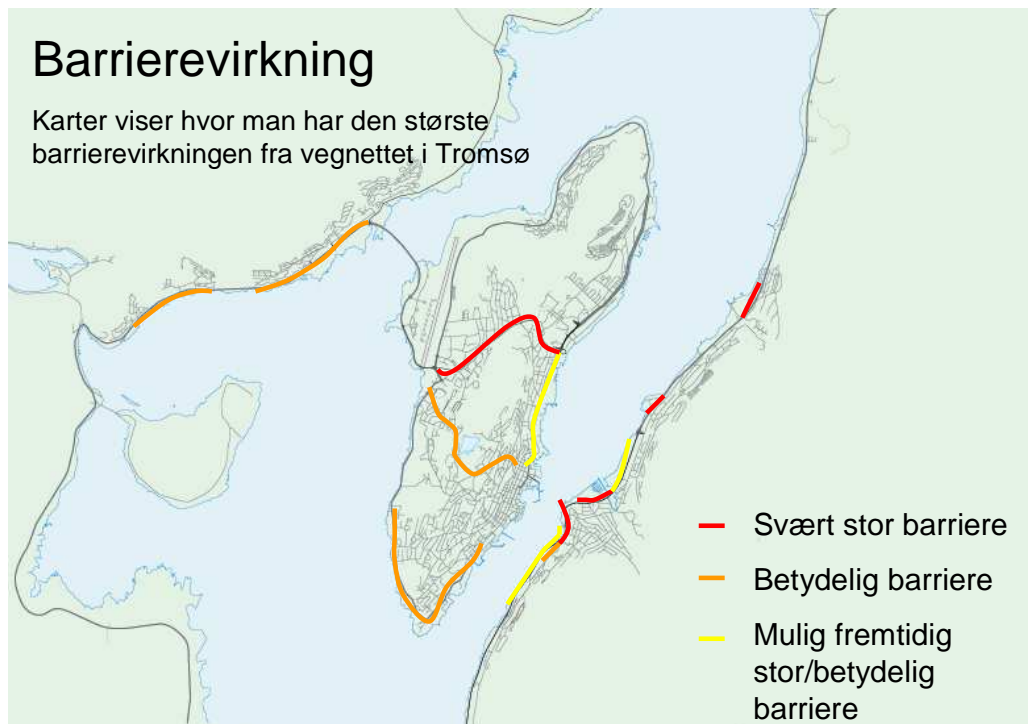


type trafikkregulering og trafikkdemping, eller å oppruste fasilitetene for myke trafikanter og bedre trafikksikkerheten. Det siste vil ikke nødvendigvis føre til bedre bomiljø.

En ny inndeling av vegnettet i de eldre bydelene er en prosess som krever bred deltakelse. Sammenhengen mellom faktiske ulykkestall og inndelingen av dagens vegnett er ikke alltid tydelig. Her må vi igjen minne om forskjellen mellom faktisk trafikksikkerhet og opplevd utrygghet. Om vi tar utgangspunkt i hvor vi finner den største opphopningen av ulykker, så skal sentrum helt klart prioriteres.

### **På tvers av barrierer**

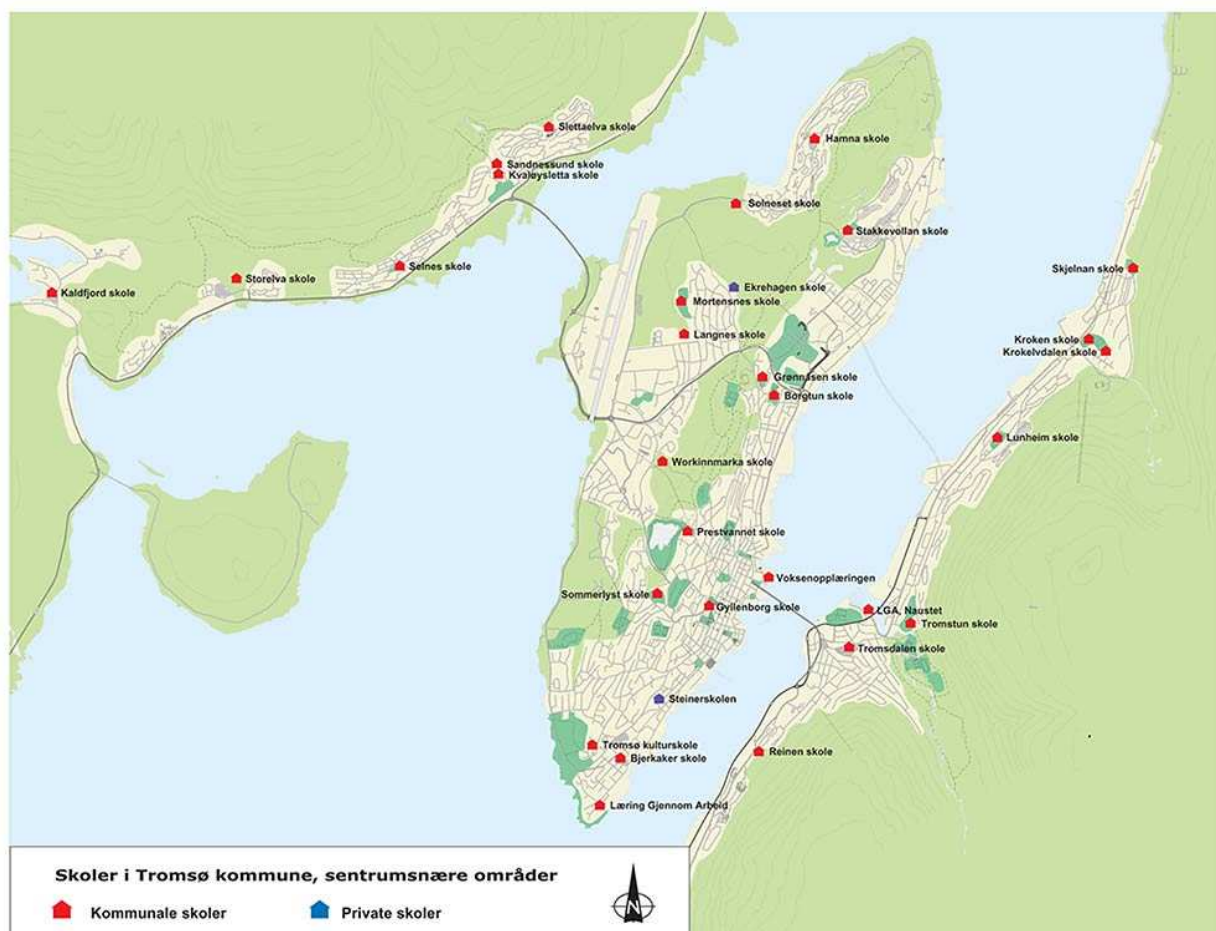
De relativt sett største barrierene i Tromsø er vist i figur i kapittel 2.3. I typisk gatemiljø som langs Strandvegen og Stakkevollvegen vil det riktige avbøtende tiltaket være godt tilrettelagte og markerte gangkryssninger i plan, og kjørefelt innsnevret til det minst anbefalte. Eventuelt repos i midten øker sikkerheten og gjør krysning lettere. Dette er relativt sett billige løsninger. Der barrierene utgjøres av en veg vil de naturlige løsningene være planskilte krysninger som på Kvaløya og tilknyttet E8 og Fv53. Dette er mer kostnadskrevende løsninger.



*Kartet viser hvor man har den største barrierenvirkningen fra vegnettet i Tromsø utenfor sentrum.*

### **5 Innsatsområder for sikker skoleveg i byområdet**

Tromsø kommune har i 2007 kartlagt mulige trafikksikkerhetstiltak med tanke på sikker skoleveg rundt alle barneskolene i Tromsø innenfor en 500 meters radius. Oversikten over tiltakene finnes i vedlegg ...



*Skoler i det sentrumsnære området i Tromsø kommune*

Det kan ofte være vanskelig å prioritere mellom tiltak ved forskjellige skoler. Vi har derfor komprimert denne lista ved å sette opp de tre viktigste tiltakene for hver skole i en egen liste.

Forslag til prioriteringskriterier og rekkefølge:

1. Krysningpunkter
2. Tiltak som kombinerer sikker skoleveg med øvrig nødvendig utvikling av gang og sykkelsystemet
3. Av og påsetting av skolebarn
4. Ansatteparkering

## **6 Innsatsområder for bedre trafikksikkerhet utenfor byområdet**

I dette kapitlet omtales aktuelle innsatsområder, det vil si generelle tiltak og grupper av tiltak som kan bedre trafikksikkerhetssituasjonen utenfor Tromsøs byområde.

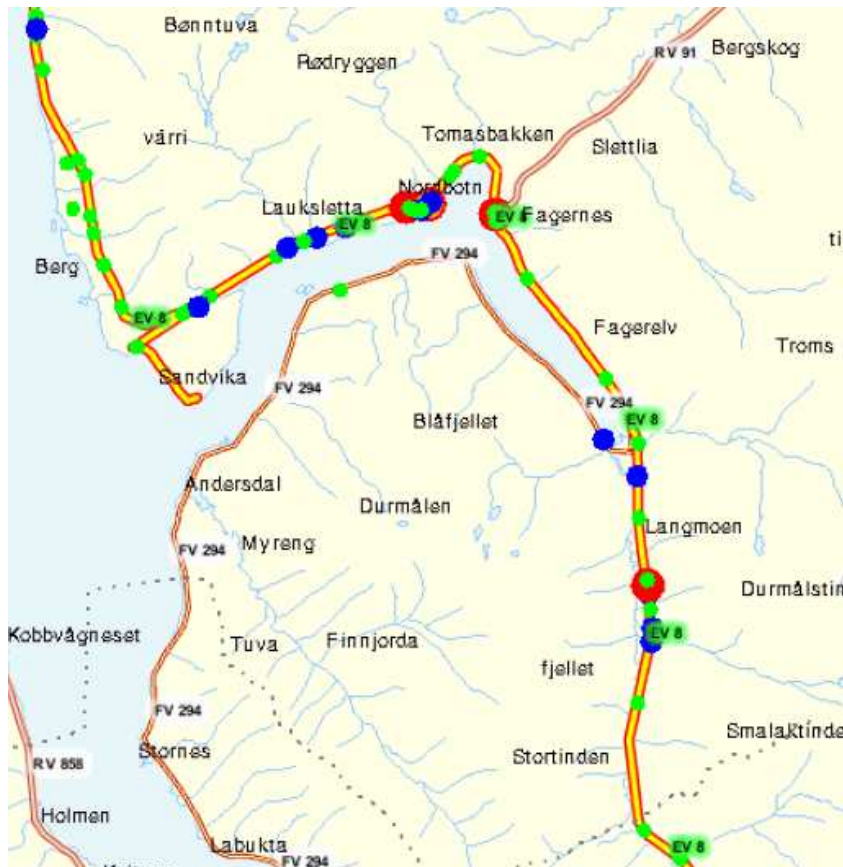
Alle ulykker langs vegnettet utenfor byområdet de siste fem årene har skjedd langs fylkesveger, riksveger og europaveger, og disse forvaltes av Statens vegvesen som må ha et hovedansvar for utredning og gjennomføring. Kommunen kan påvirke hvor det gjennomføres tiltak, blant annet gjennom prioriteringer, men også gjennom arealbruken. Fylkeskommunen er ansvarlig for prioritering av tiltak når det gjelder riksveger utenom stamveger. Det vil si at fylkeskommunen er en viktig aktør når det gjelder trafikksikkerhet langs alle riksveger utenom E8 og fra 2010 også Rv862 Erling Kjeldsens veg frem til flyplassen.

## E8

De alvorligste ulykkene langs E8 utenfor byområdet har i stor grad skjedd mellom Lauksletta og kommunegrensa mot Balsfjord i Lavangsdalen.

Ny E8 mellom Sørbotn og Laukslett vil uansett valg av alternativ føre til at mesteparten av trafikken ledes utenom deler av det mest belastede området. Kommunestyret har vedtatt at det om nødvendig kan innføres bompengeneinnkrevning for å få realisert ny E8. I transportetatens forslag til Nasjonal transportplan er ny E8 Sørbotn – Laukslett foreslått realisert dersom den totale ramma økes, og dersom det innkreves bompenger tilsvarende 50 % av kostnaden for prosjektet. Kommunestyret vedtok mars 2008 det vestre alternativet som trasevalg.

Det er også en tilsynelatende opphopning av ulykker ca midt i Lavangsdalen, og på E8 vest for Laukslett. Hvorfor disse ulykkene skjer må analyseres, og mulige trafikksikkerhetstiltak må utredes.



*Ulykker langs E8 sydover i perioden 1999-2006*

Det har blitt tatt høyde for en del trafikksikkerhetstiltak på avlastet veg i kostnadsoverslaget for ny E8 Sørbotn – Laukslett gjennom at gang og sykkelvegssystemet kompletteres.

Andre trafikksikkerhetstiltak kan utredes og vurderes tatt inn i prosjektet i forbindelse med det kommende arbeidet med detaljplan for strekningen. De siste retningslinjene fra Samferdselsdepartementet påpeker behovet for å være edruelig i forhold til hva slags tiltak som kan legges inn i bompengefinansiert vegprosjekt. Samtidig er dette en legitim diskusjon,

og behovet og muligheten for å løse samfunnets problemer ved hjelp av tilgjengelige finansieringsordninger må ligge til grunn. Det vil være naturlig å begrunne tiltakene ut i fra Statens vegvesen sine håndbøker og normaler.

### **Fv53 Kroken - Tønsnes**

Flere steder langs Fv53 mellom Kroken og Tønsnes burde det ut i fra trafikkmengder og bosetning for lenge siden ha blitt etablert parallell gang og sykkelveg.

Trafikksikkerhetssituasjonen er i dag langt fra tilfredsstillende. Forslag til ny reguleringsplan for strekningen har inkludert gang og sykkelveg, og denne forventes å bli gjennomført.

Troms fylkeskommune bidrar med 25 millioner til utbedring av Fv53, og de resterende 50 millioner har blitt bevilget gjennom RDA-midlene.

### **Rv862 Eidkjosen - Sommarøy**

I Transportplan for Tromsø kommune 2008-19 har Rv862 Eidkjosen – Sommarøy har denne strekningen blitt fremhevet som en av de viktigste vegstrekningene i Tromsø. På strekningen mellom Eidkjosen og Sommarøy må følgende tiltak vurderes:

- Gang og sykkelveg Kaldfjord – Sjurelv. Vedtatt reguleringsplan foreligger for denne. Finansiering er per i dag ikke avklart.
- Gang og sykkelveg videre fra Sjurelv og til Ersfjordbotn har blitt foreslått av Ersfjordbotn skole.
- Det må utredes løsninger ved Sjøtun som forbedrer trafikksikkerhet og skolevei i dette området
- Tilgjengelig parkering i utfartsområdene på Kattfjordeidet må snøryddes på vinteren for å unngå farlige situasjoner
- Trafikksikkerhetsrevisjon for strekningen må gjennomføres

### **Fv54 Hillesøy - Eidkjosen**

Strekningen er en av de mest ulykkesbelastede utenfor byområdet. Ulykkene har skjedd jevnt fordelt ut over hele strekningen, men de mest alvorlige ulykkene har skjedd i den vestre delen. Det bør vurderes å gjøre en trafikksikkerhetsrevisjon av strekningen. Det har kommet forslag om gang og sykkelveg på strekningen fra Håkøybotn og til eksisterende gang og sykkelveg syd for Eidkjosen. Dette vil bli et kostbart prosjekt, og vil måtte prioriteres lavere enn tiltak på Rv862 Eidkjosen – Sommarøy, og da spesielt i forhold til gang og sykkelveg Kaldfjord – Sjurelv, og eventuell videre forbindelse mot Ersfjord.

## **7 Innsatsområder for sikker skoleveg utenfor byområdet**

Tromsø kommune har også sendt ut henvendelse til distriktsskolene i Tromsø kommune for å få innspill til aktuelle trafikksikkerhetstiltak i disse nærområder. Fire skoler har meldt inn ønsker om tiltak. Totalt har disse fire skolene meldt inn 10 ulike tiltak, og av disse 10 ligger 8 tilknyttet riksveg eller fylkesveg, som er Statens vegvesen sitt ansvarsområde. De fire skolene som har meldt inn tiltak er:

### **Ramfjord skole**

Ramfjord skole har meldt inn behov for diverse skilting og opprydning, samt nedsatt fartsgrense i området.



*Kartet viser distriktsskolene i Tromsø kommune*

### **Ersfjordbotn skole**

Har meldt inn behov for veglys til Susannejord, og ønsker gang og sykkelveg fra Ersfjordbotn til Kaldfjord. Det sistnevnte tiltaket dreier seg om en betydelig strekning og vil være svært kostbart, men er trafikalt etter all sannsynlighet innenfor Statens vegvesens

grenseverdier. (Mer enn 1000 kjøretøy i døgnet og potensial for mer enn 50 gående og syklende). Samtidig representerer strekningen en god sykkelurvei til Ersfjordbotn, som er et naturskjønt målpunkt for både fritidssykling og andre fritidsrelaterte turer. Vann og avløp skal etablere ny vannledning på strekningen. Et samarbeidsprosjekt vil kunne redusere kostnaden for etablering av gang og sykkelveg kraftig.

### **Trondjord skole**

Har meldt inn behov for busslommer og gatelys

### **Straumsbukta skole**

Har meldt inn behov for gang og sykkelveg, samt bom ved skolen for å hindre gjennomkjøring. På det sistnevnte pågår det i dag en prosess.

## **8 Kampanjer, opplæring og annen tilrettelegging i Tromsø**

Kampanjer og opplæring har betydning for både bilistenes og de myke trafikantenes adferd i trafikken. Nedenfor fokuseres det på tre kampanjer som allerede foregår i Tromsø:

### **Norges automobilforbund (NAF) og Grønn hverdag: ”Beintøft”**

Gjennom kampanjen ”Beintøft” setter Grønn hverdag og Norges Automobilforbund (NAF) i samarbeid med Tromsø kommune søkelys på elevenes skoleveg.

Beintøft er bygd over konseptet ”gåbuss”. En gåbuss er en gruppe med barn som går/sykler til skolen i følge med en voksen eller en eldre elev. Foreldre til barn som bor i samme nærområde kan for eksempel bytte på å følge barna.

Kampanjen må ansees å ha stor betydning for å gi barn trafikal erfaring og å bidra til å utvikle barnas motoriske ferdigheter, og derigjennom bedres trafikksikkerheten. At barn lærer å ferdes på andre måter enn med bil vil på lang sikt også få stor betydning for bymiljø og reisemiddelfordeling siden barn som aldri har lært annet enn å ferdes med bil i mindre grad kommer til å ferdes på andre måter når de blir voksne. Kampanjen er kanskje et av de billigste og mest effektive virkemidlene som finnes for å lære opp fremtidens trafikanter og påvirke fremtidens reisemønster og fordeling mellom reisemidler.

Tromsø kommune vil derfor fortsette å støtte denne kampanjen.

### **Trygg trafikk: Lærerne og kommunens rolle i trafikkopplæringen av barn**

Lærerne er en viktig gruppe for holdningsskapende arbeid og formidling. I følge ”Kunnskapsløftet” stilles det kompetansekrav til elevene også når det gjelder kunnskap om trafikken. For at lærerne skal kunne undervise elevene på en best mulig måte er det en fordel om de kan delta på kurs. Kommunen har mulighet til å påvirke dette.

Trygg trafikk har tidligere invitert lærerne i Tromsø på kurs, men opplevd at bare to personer stilte. Trygg trafikk har også utarbeidet undervisningspakker som lærerne kan bruke i undervisningen på skolene, disse er kostnadsfrie. Alle skolene har fått tilbud om dette, og noen har vist interesse.

Trygg trafikk i Tromsø ønsker mer aktivitet fra skolenes side med tanke på en bedre opplæring, og vil at Tromsø kommune skal ha en egen plan for dette. Opplæring og undervisningsmaterieell er kostnadsfritt.

## 9 Drift, vedlikehold og trafikksikkerhet

Drift og vedlikehold er også viktig for trafikksikkerheten. Det er viktig å ha fokus på tre ulike ting som alle har betydning for trafikksikkerheten:

1. Behov for nyinvestering på grunn av gammeldagse og utdaterte gatesnitt
2. Vedlikehold av gatesnittet slik at ikke syklister, biler og fotgjengere faller ned i hull eller snubler i kantstein (fresing av gammel asfalt, reasfaltering, oppmerking, kantsteinsnedsetting, sluk etc)
3. Drift for å unngå ulykker både sommer og vinter (snørydding, strøying, feiing, rydding av sikktrekanter etc)

Det er en viktig sammenheng mellom drift/vedlikehold og trafikksikkerhet/trygghet med tanke på å unngå trafikkulykker!

### Sommertid

Som vi har vært inne på tidligere i dette dokumentet så er det en konsentrasjon av trafikkulykker i Tromsø sentrum, og sentrum må derfor være et viktig innsatsområde for å få ned ulykkestallene i Tromsø.

Den store konsentrasjonen av ulykker i sentrum må tilskrives mye biltrafikk, til dels dårlig tilrettelegging for gående og syklende, og jevnt over lite gjennomført trafikkregulering, noe som muliggjør gjennomgangstrafikk i en rekke ulike gater, og et stort antall mulige konfliktpunkter mellom kjøreretninger, fotgjengere og syklister.

Relevant for et kapittel om drift og vedlikehold er at gatene i sentrum ofte har utflytende og brede kjørefelt, og dårlig skille mellom arealet avsatt til de ulike trafikantgruppene. Nedslitte fortauskanter og stadig høyere kjørebane for bil som en følge av reasfaltering har medført at fortausarealene i noen tilfeller ligger lavere enn kjørearealene for bil.



*På grunn av reasfaltering oppå den gamle asfalten og nedslitte fortauskanter er det noen steder i Tromsø slik at arealet for fotgjengere ligger lavere enn bilenes kjørefelt*



*Fortauskanter har betydning for trafikksikkerheten ved at en normalt opphøyd fortauskant øker beskyttelsen av fotgjengere.*

Fordi utformingen av gatene er preget av tilrettelegging for bil på 60 og 70-tallet er dette en sak som ikke bare har med drift og vedlikehold å gjøre, men har i ennå større grad å gjøre med gatens funksjon. I de moderne gatene i et byområde skal det være satt av plass til både syklist, gående, kollektivtransport og estetikk. Gatene skal videre oppfylle kravene til universell utforming. Det er et stort behov for en nytenking omkring gatenes funksjon, og investering i nye fysiske løsninger som gjenspeiler denne funksjonen. Sentrum er Tromsøs viktigste sosiale arena, og byens viktigste ansikt mot tilreisende og besøkende. Det er også i sentrum og i sentrums ytterkanter at vi finner noen av byens største konsentrasjoner av gående og syklende.

Det har den siste tiden i pressen vært fokus på at Statens vegvesen uttrykker skepsis ovenfor de tradisjonelle sebrastripete fotgjengerovergangene, og hevder at disse gir fotgjengerne en falsk trygghet. Statens vegvesen anbefaler at disse i større grad skiftes ut med for eksempel opphøyde gangfelt, lignende med de som er etablert i Grønnegata utenfor rådhuset. Slike løsninger krever nyinvestering, og kan heller ikke tas over drift og vedlikeholdsbudsjetter.

Drift og vedlikehold av gatene blir imidlertid ikke mindre viktig som en følge av behovet for nyinvestering.





*Dårlig vegbane og huller kan føre til at syklister må gjennomføre plutselige og uforutsigbare manøvre. Der syklistene kjører i samme kjørebane som biler kan det fort føre til sammenstøt.*

### **Vintertid**

På vinteren forsterkes problemstillingen på grunn av mangelfull snørydding av fotgjengerarealer, og en ennå sterkere tendens til blanding av vidt forskjellige trafikantgrupper.

En sterkere grad av oppdeling av gatene i sentrum i adkomstgate, samlegate og hovedgate bør også danne grunnlaget for nye prioriteringer når det gjelder innsats med tanke på vinterdrift. En reduksjon av antallet meter med gater med hovedgatefunksjon vil være mulig innenfor en slik inndeling, og kan dermed også medføre en reduksjon i gatelengden som er høyt prioritert for vinterdrift.

Utenfor sentrum er det vinterstid også en variabel snørydding av fotgjengerarealene, og fotgjengere oppfordres dermed indirekte til å benytte seg av bilenes kjørebane for å komme frem.

### **10 Finansiering av trafikksikkerhetstiltak**

Trafikksikkerhetstiltak i Tromsø finansieres i dag i hovedsak gjennom Tromsøpakke 2. Infrastrukturdelen av denne pakken består totalt av om lag 32 millioner kroner, hvorav drivstoffavgiften utgjør 17 millioner, staten bidrar med 10 millioner og Tromsø kommune med 5 millioner. I tillegg bidrar Troms fylkeskommune med 2,5 millioner ekstra til driftstiltak for kollektivtransporten. Pakken har en varighet frem til 2012. Midlene fra pakken har så langt gått til både tiltak på kommunal veg og på riksveg, og utbedring av Langnestunnelen har tatt en stor del av midlene.

I tillegg søker Tromsø kommune hvert år på fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler til kommunal veg. Årlig mottar kommunen i størrelsesorden 1 million kroner. Disse pengene skal matches med en kommunal egenandel på om lag 20 %. Pengene går i hovedsak til tiltak rettet mot sikker skoleveg.

## **Stamveg**

Statens vegvesen gjør i forbindelse med handlingsplanarbeidet tilknyttet NTP for fireårsperioden 2010-13 et arbeid på prioritering av mindre investeringstiltak langs eksisterende stamvegnett. Det vil i Tromsø kommune si E8. Prosessen er i sin oppstart, og endelige beløper og regionvis fordeling er ikke avklart. Statens vegvesen Midtre Troms distrikt ønsker i Tromsø å sette fokus på sammenhengende gang og sykkelveg langs E8 fra Hungeren og til Tomasjord.

## **Øvrige riksveg**

Det vil til høsten bli starten en prosess med prioritering av tiltak langs øvrige riksveg.

## **11 Tiltak som har blitt gjennomført gjennom arbeidet med Tromsøpakke 2**

### **Tiltak som er utført i TP II:**

- Innføring av 30 km/t-soner med skilt og fartshumper i 2005/ 2006.
- Bygging av overgang m/trafikklys og innsnevring av kjørebane i Petersborggata, ved Gyllenborg i 2006.
- Montering av bom i Huldervegen i 2006.
- Tryggere fotgjengerforhold i sentrum – Bygging av overganger i Grønnegata, v/Fokus i 2006.
- Bygging av fortau i Dramsvegen, fra Breivangvegen til Veslefrikkvegen i 2006.
- Bygging av fortau i Strandvegen, v/Bjerkakerstrand i 2006.
- Bygging av fortau i Turistvegen, fra E-8 og opp til Myrvegen i 2006-07.
- Bygging av fortau i Strandvegen, fra Lanes til Nyløkken i 2007.
- Oppgradering av Langnestunnelen og Sandnessundbrua finansiert gjennom TP II.

### **Gjennomførte tiltak rundt barneskolene:**

- Prestvannet skole: Fortau ved Myrengblokkene, overgang, sti, opprensning vegetasjon og div. skilting.
- Solneset skole: Avgrensing mellom buss og biler i busslomme, overgang Hamnavegen
- Gyllenborg skole: Leveringslomme og avgrensing i skolegården. Forprosjekt og detaljprosjektering undergang og omlegging av kryss.
- Bjerkaker skole: Fartshump og overgang i Strandvegen, fortau Søremsveg.
- Fagereng skole: Flere humper, delfinansiert fortau L. Seppolasveg fra Kvaløyvegen til skolen.
- Skjelnan skole: Utbedring av leveringslomme –
- Stakkevollan skole: Fartshump og delfinansiering gangsti

- Tromsdalen skole: Leveringslomme

17 av 19 barneskoler i sentrumssonen er kartlagt. Tiltak planlegges og gjennomføres kontinuerlig.

## **12 Allerede prioriterte tiltak**

Tiltak som prioriteres i 2009 er følgende:

### **Allerede prioriterte tiltak i TP II**

- Bygging av G/S-veg fra Giæverbukta til Sandnesbakken oppstartes 2.1.08 og forventes fullfinansiert med mva-kompensasjon og kommunale bevilgninger i 2008 slik at den kan ferdigstilles høsten 2008.
- Bygging av undergang Kirkegårdsvegen ved Gyllenborg skole planlegges oppstartet i 2008 hvis midler blir tilgjengelige. Kostnader ca 7 mill kr. Diverse kryssomlegginger og øvrige omlegging av trafikken rundt skolen er stipulert til ca 5 mill kr.
- Omlegging av kryss Sommerfeldts gt/ Dramsvgen (saksekrysset). Kostnad ca 6 mill kr og forventes utført i 2009.
- Bygging av fortau i Dramsvegen fra kryss Sommerfeldts gt. Til St. Hanshaugen. Kostnad ca 6 mil kr. Kan utføres i 2009 for mva-refusjon.

### **Forslag til nye prioriterte tiltak på kommunal veg i handlingsplanen (TP II), vedtatt i MET-komiteen 10.01.08:**

- Bygging av fortau i Mellomvegen fra Nyløkken til Engenvegen.
- Bygging av fortau i Røstbakken fra Røstbakktoppen til Mellomvegen
- Bygging av fortau i Evjenvegen fra Tromsdalselva til Troms kraft.
- Bygging av fortua i Evjenvegen fra Troms kraft til Uranusvegen.
- Bygging av fortau i Solstrandvegen fra Nova til Reinen skole.

Disse tiltakene krever nye reguleringsplaner, noe som tar lang tid. Planlegging av arbeidet må derfor startes opp nå.

- Bygging av G/S-veg i Kroken avventer ny reguleringsplan og forventes tatt av utbygger.
- Bygging av fortau i Heilovegen forventes også tatt av utbygger.

### **Innspill fra skolene og prioriteringen av tiltak**

De tre viktigste tiltakene fra byskolene står i vedlegg 1. Her er det markert hvilke tiltak som allerede har finansiering og hvilke tiltak som det foreslås å søke om fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler for i 2008.

Mottatte innspill fra skolene utenfor byområdet står i vedlegg 2. Her er det markert hvilke tiltak som det foreslås å søke om fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler for i 2008.

## **12 Referanser**

*Trafikkløsninger i skolens nærområde*, Statens vegvesen 2000

*Handlingsplan for trafikksikkerhet i Troms 2008-11*, Troms fylkeskommune 2007

*Barns reiser til skolen*, Transportøkonomisk institutt TØI-rapport 616/2002

Diverse informasjon og artikler fra Statens vegvesen