

Fauske kommune

Vestmyra skole

Vurdering av skolevei og trafikksikkerhetstiltak - Fauske Øst - Fauske Vest

Forslag, tiltak og videre arbeid

2015-05-07 Oppdragsnr.: 5146621



	07.05.2014	Revidert rapport	Mosel		Mosel
	21.04.2015	Samlerapport – Øst og vest	Mosel		Mosel
	13.04.15	Samlerapport – Øst og vest	MoSel		MoSel
	10.12.14	Rapport.	MoSel / JHSve	JHSve	MOSEL
00	10.11.14	Arbeidsutgave – innspill til møte 20.11	JHSVE		MOSEL
Rev.	Dato:	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontroll	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

Innhold

1	Bakgrunn	6
2	Krav i forhold til vegnormaler	7
2.1	Problemstilling	10
3	Dagens situasjon	11
3.1	Analysestrekning/område	11
3.1.1	Elevtall i Fauske kommune	11
3.1.2	Skolekretser i tettstedet Fauske	12
3.2	Barnetråkkregistreringen Fauske Øst	15
3.3	Barnetråkkregistreringen Fauske Vest	16
3.4	Trafikk og fartsgrenser	17
3.4.1	Trafikk i planområdet/influensområdet	17
3.4.2	Oppdaterte trafikk tall for Terminalveien og Jernbaneveien 2014 og 2015.	17
3.4.3	Trafikktelling av myke trafikanter	19
3.4.4	Fartsgrenser i planområdet/influensområdet	22
3.5	Registrerte trafikkulykker På Fauske	23
4	Ny situasjon i 2016	25
4.1	Nye skolekretser og elevtall	25
4.2	Planlagte endringer av situasjonen i området / endringer under utførelse.	27
4.3	Vurdering av tiltak.	29
4.3.1	Skolevei A. Skolevei for Fauske nord til Vestmyra.	29
4.3.2	Skolevei B. Skolevei fra Hauan skoleområde til Vestmyra, område øst.	31
4.3.3	Skolevei fra Hauan skoleområde til Vestmyra (B), området vest	39
4.3.4	Skolevei fra Finneid skoleområde til Vestmyra (C og D)	44
4.3.5	Skolevei fra Erikstad (E)	46
4.3.6	Skolevei fra Hauan til Finneid (F)	54
5	Oppsummering og anbefaling	57
5.1	Oppsummering av skoleveger på Fauske – kart.	58
5.2	Tiltak – prioritert.	59
5.3	Kart over tiltak	63
5.4	Kostnadsberegning	64
5.5	Anbefaling om videre prosess.	65
6	Kilder, Figur- og tabelliste. Kilder.	66
6.1	Figurliste	66
6.2	Tabelliste	68
6.3	Kilder	68

Sammendrag

Omleggingen av skolestrukturen i Fauske gir en ny skolesituasjon og en ny skoleveg for mange elever.

Samling av elevene på Vestmyra skole, nedleggelse av Erikstad skole og Haugan skole samt samling av 1.-4. årskull for elever fra Haugan og Finneid på Finneid skole, gir et nytt bilde av hvordan elevene vil ta seg fram til sine skoler.

Fauske kommune har satt fokus på folkehelse og betydningen av at elever i størst mulig grad skal gå til fots til / fra skolen.

Dette gir en del trafikkmessige utfordringer. Statens Vegvesen har kartlagt hvordan elevene beveger seg i den østre delen av Fauske fram til Vestmyra. Dette arbeidet er fulgt opp med en tilsvarende rapport for de vestre delene av Fauske (fra Erikstad til Vestmyra).

I denne rapporten bygger vi videre på bl.a. de to Barnetråkkrapportene fra Statens vegvesen. Denne rapporten foreslår konkrete tiltak til hvordan elevene kan få en sikker skoleveg, og hvilke utbedringer som bør gjennomføres. På dette grunnlaget kan tiltakene prioriteres og prosjekteres.

Den viktigste problemstillingen for dette arbeidet er å definere hva som skal være skoleveier i den nye situasjonen som ny skolestruktur på Fauske skaper – og hva som er nødvendige tiltak for å sikre disse skoleveiene etter veinormalens anbefalinger.

Kontaktpersoner på Fauske har vært Evald Solbakken og Atle Borøy.

Rapportutkast har vært gjennomgått og diskutert i prosjektgruppa for trafikksikkerhet på Fauske i møter;

- 20. november 2014
- 19. mars 2015
- 15. april 2015
- 6. mai 2015

Rapporten er skrevet av sivilingeniør Jill Hammari Sveen og senior rådgiver Morten Selnes i Norconsult AS.

Rapporten konkluderer med følgende tiltak (foreløpig prissatt:

Tiltak	Navn	Statlig vei	Kommunal vei	Merknader
1	Bussholdeplass Vatnbygdveien			Ikke beregnet
2	Bussholdeplass E6 Gartneriet			Ikke beregnet
3	Nicokrysset. Kulvert under E6	28 000		
4	Nicokrysset. Lysregulert kryssing	300		
5	Mølnveien. Lysregulert overgang	300		
6	Kirkeveien. Lysregulert overgang	300		
7	Eiaveien - Terminalveien		510	Lys ikke medregnet
8	Stasjonen - Kobberveien		570	Lys ikke medregnet
9	Eiaveien - lys i kulvert		50	
10	Stasjonen - Bremsebakken		850	
10b	Stasjonen Gangbru			
11	Tinkelheia - Opphøyet og beløyst gangfelt		85	
12	Finneid skole. Innkjørsel			Ikke beregnet
13	E6 Løvgavlén - Hjemås	4 330		Lys ikke medregnet
14	Terminalveien. G/S-vei	1 560		Lys ikke medregnet
15	Hauan - Skjåheia. Lysløypa G/S-veg		1 950	Lys ikke medregnet
16	Rognveien - Oppgradering		200	Anslått kostnad
17	Erikstadveien - Fortau		650	Lys ikke medregnet
18	Mølnveien - Farvikbekken - Vestmyra Boligpark		640	Lys ikke medregnet
19	Grønnåsveien. Stenging Lastebil			Skilting
20	Haubakken. Forsamlingshuset		90	
21	Malmveien - Marmorveien			Vurdere tiltak
22	Farvikveien. Stenging lastebil			Skilting
	Lys Gang/sykkelvei (belysningsklasse S4)	1 487	1 280	
	Gangbro over jernbanen		27 000	59 m bru. 2x83m lasteramper
	Sum	36 277	33 875	
	Sum total		70 152	

1 Bakgrunn

Fauske kommune omstrukturerer skolene i Fauske. Hauan og Erikstad barneskole legges ned. Det innebærer at alle elever fra Erikstad skole skal flyttes over til Vestmyra skole.

Finneid skole pusses opp og skal tilby undervisning fra 1.-4. klasse for elever fra Hauan og Finneid. Vestmyra skole skal overta 5.-7. klasse fra Hauan skole og Finneid skole.

Den nye skolen på Vestmyra skal romme alle elever i 5.-10. klasse fra de skolekretser som omfatter Fauske by, og 1.-4. klasse for de som i dag tilhører Vestmyra skolekrets og Erikstad skolekrets.

Dette innebærer at flere elever vil få ny skolevei, og dette stiller krav til at eksisterende vegnett og gang/sykkelveinett skal gjennomgås og vurderes, og at det skal legges fram forslag til hvilke tiltak som bør utføres for å gi sikrere skolevei for alle elever i Fauske by.

Statens Vegvesen har utarbeidet en Barnetråkkregistrering for Fauske Øst (Vestmyra – Hauan – Finneid). Det vil bli utarbeidet en tilsvarende rapport for Fauske Vest (Vestmyra – Erikstad). Barnetråkkregistreringer er viktig bakgrunnsinformasjon som viser foretrukne gang/sykkelveier for barn, og hvilke gang/sykkelveier som oppleves som skumle / farlige.

I denne rapporten vil vi legge Barnetråkkregistreringen for Fauske Øst til grunn, og foreslå tiltak som bør gjennomføres for å oppnå en trygg skolevei fram til Vestmyra skole.

2 Krav i forhold til vegnormaler

Det er flere håndbøker fra Statens vegvesen som sier noe om standarder knyttet til gang-/sykkelveger.

Her er de viktigste håndbøkene:

- Håndbok N100 Veg og gateutforming
- Håndbok V122 Sykkelhåndboka
- Håndbok V127 Gangfeltkriterier
- Håndbok V128 Fartsdempende tiltak
- Håndbok V129 Universell utforming av veger og gater

Anbefalt løsning

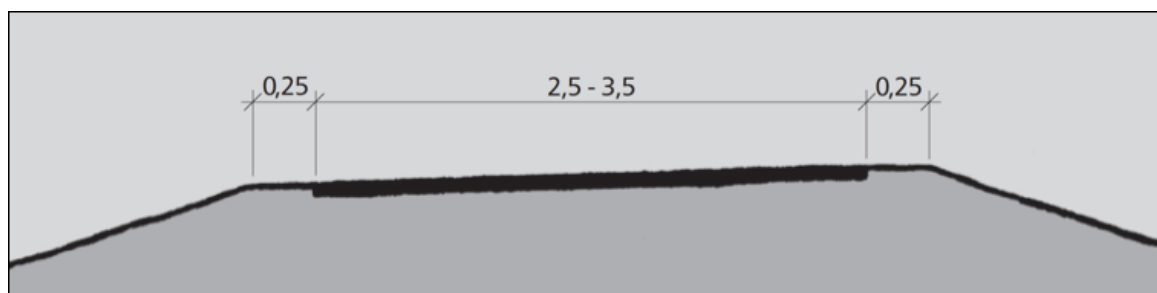
Det bør etableres langsgående gang-/sykkelvegnett når:

- Gjennomsnittlig trafikk (ÅDT) er over 1000 kjt./døgn
- Potensialet for gående og syklende overstiger 50 i døgnet eller strekningen defineres som skolevei

For trafikkmengder større enn 6000 kjt./døgn bør det etableres planskilt kryssing eller signalregulering ved kryssing i plan.

Anbefalt tverrsnitt

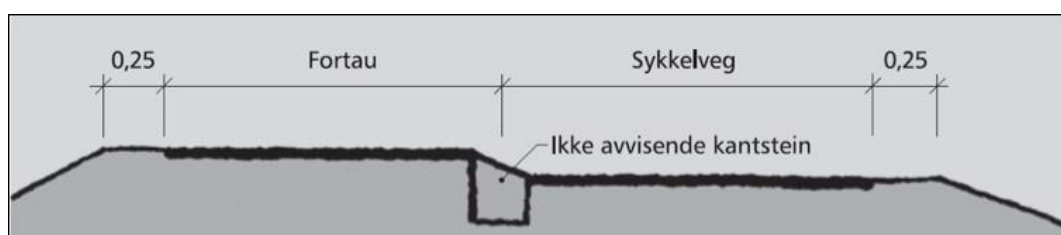
Gang- og sykkelveger bør bygges med tverrprofil som vist i Figur 1.



Figur 1 Gang-/sykkelveg (mål i m). Kilde: Håndbok N100

Utforming av tilbudet skal tilpasses bruk i maksimaltiden. Breddekravet til gang-/sykkelvegen varierer ut i fra hvor mange som benytter tilbudet i makstimen. Dersom det er flere enn 15 syklister og 15 gående anbefales det å legge til grunn 3,5 m bred gang-/sykkelveg (inkl. 0,5 m vegskuldre).

Når antall syklister overstiger 50 og antall gående er over 15, bør det etableres sykkelveg med fortau. Det samme gjelder dersom antall syklister og gående byttes om. Figur 2 viser anbefalt tverrsnitt for sykkelveg med fortau. Bredde på fortau varierer fra 1,5 m til 2,5 m, og bredde på sykkelveg varierer fra 2,0 m til 4,0 m avhengig av antall gående og syklende.



Figur 2 Sykkelveg med fortau (mål i m). Kilde: Håndbok N100

Ved etablering av trafikkdeler mellom veg og gang-/sykkelveg anbefales følgende bredder:

- 3 m for veg med fartsgrense større enn 60 km/t
- 1,5 m for veg med fartsgrense 50 eller 60 km/t

Geometri

Minste vertikalkurveradius for gang- og sykkelveg bør være 50 m. Minste horisontalkurveradius bør være 40 m. Tverrfall anbefales anlagt med 2 % ensidig fall eller som takfall for å tilfredsstille universell utforming.

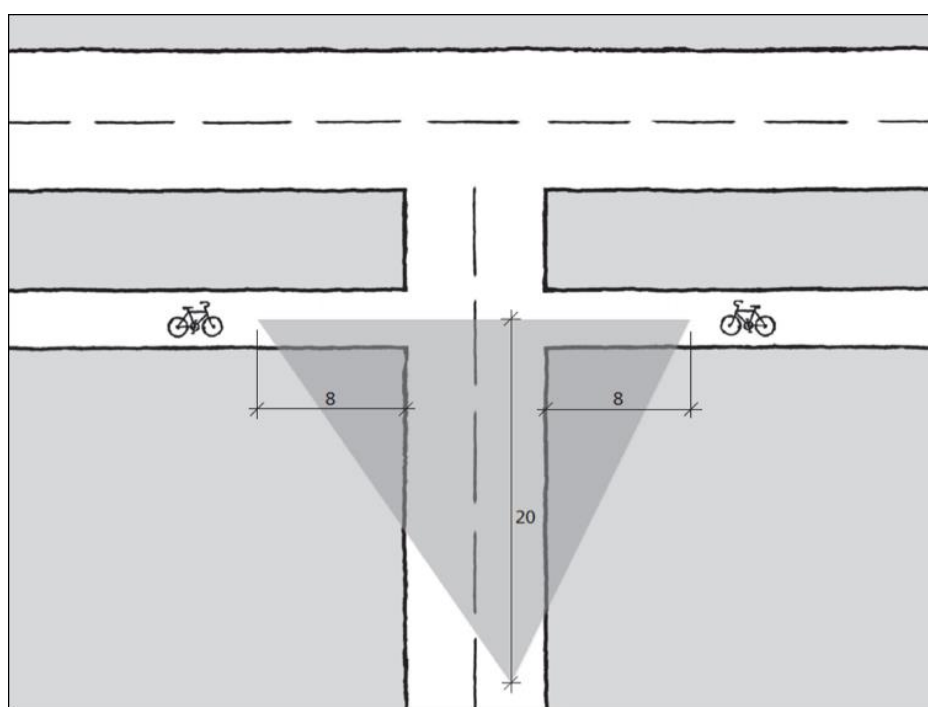
Tabell 1 Maksimal stigning for gang-/sykkelveg

Stigningens lengde (m)	I sentrumsområder	Utenfor sentrumsområder
< 3 m	8 %	8 %
3-35 m	5 %	8 %
35-100 m	5 %	7 %
> 100 m	5 %	5 %

Siktkrav

Stoppsikt for syklende varierer ut i fra stigningsgrad. Utenfor by vil stoppsiktkrav variere fra 35 m (0 % stigning) til 50 m (5 % stigning). I by varierer stoppsiktkrav mellom 35-50 m for hovedsykkelvegnett og 35-45 m for lokalt sykkelvegnett.

Gang-/sykkelvegene kan trekkes 5 m tilbake i kryssområdene/avkjørsler for å gi plass mellom gang-/sykkelveg og kjøreveg til en personbil. Sikt ivaretas inn mot avkjørsler/veg.



Figur 3. Sikt mellom gang-/sykkelveg og veg der syklende har vikeplikt. Utsnitt fra håndbok N100

For gang-/sykkelvegstrekkninger med mer enn 3 % fall, bør sikt lengden forlenges fra 8 m til 10 m. Ved kryssing av avkjørsler må siktsonen ivaretas innenfor syklistens stoppsiktlengde og 3 m inn i avkjørsel.

Belysning

Sykkelveger bør belyses. Alle underganger for gående og syklende, samt kryssing i plan skal imidlertid alltid være godt belyst.

2.1 PROBLEMSTILLING

Den viktigste problemstillingen for dette arbeidet er å definere hva som skal være skoleveier i den nye situasjonen som ny skolestruktur på Fauske skaper – og hva som er nødvendige tiltak for å sikre disse skoleveiene etter veinormalens anbefalinger.

3 Dagens situasjon

3.1 ANALYSESTREKNING/OMRÅDE

3.1.1 Elevtall i Fauske kommune

Tabell 2 viser elevtall i skolene i Fauske kommune fordelt på skole og alderstrinn i skoleåret 2012/13.

Tabell 2. Elevtall i Fauske kommune. Skoleåret 2012/13. Kilde Fauske kommune.

Skoleåret 2012/2013								
Antall ordinære elever:								
	Kosmo	Valnesfjord	Finneid	Erikstad	Hauan	Vestmyra	Sulitjelma	Totalt
5. åringer								111
1. trinn	3	15	27	10	18	18	7	98
2. trinn	6	14	23	18	14	17	6	98
3. trinn	1	13	25	22	20	22	4	107
4. trinn	6	17	26	24	20	22	3	118
5. trinn		24	14	15	16	25	4	98
6. trinn		25	19	20		37	6	107
7. trinn		18	27	32		53	8	138
8. trinn		22				85	8	115
9. trinn		18				97	8	123
10. trinn		21				105	9	135
1.-4. sum	16	59	101	74	72	79	20	421
5.-7. sum	0	67	60	67	16	115	18	343
8.-10. sum	0	61	0	0	0	287	25	373
Sum totalt	16	187	161	141	88	481	63	1137

Tabell 2 viser at antall elever i Fauske kommune totalt var 1.137 i skoleåret 2012/2013. Av disse går 871 eller ca 77% på en av dagens sentrumsskoler. Omleggingen av skolestrukturen vil derved angå mer enn $\frac{3}{4}$ av alle elever i Fauske kommune.

Tabell 3 viser antall barn i Fauske kommune fordelt på delområder og på alderstrinn.

Tabell 3. Antall fødte barn pr år bosatt i Fauske kommune for perioden 1997 til 2012 fordelt på delområder

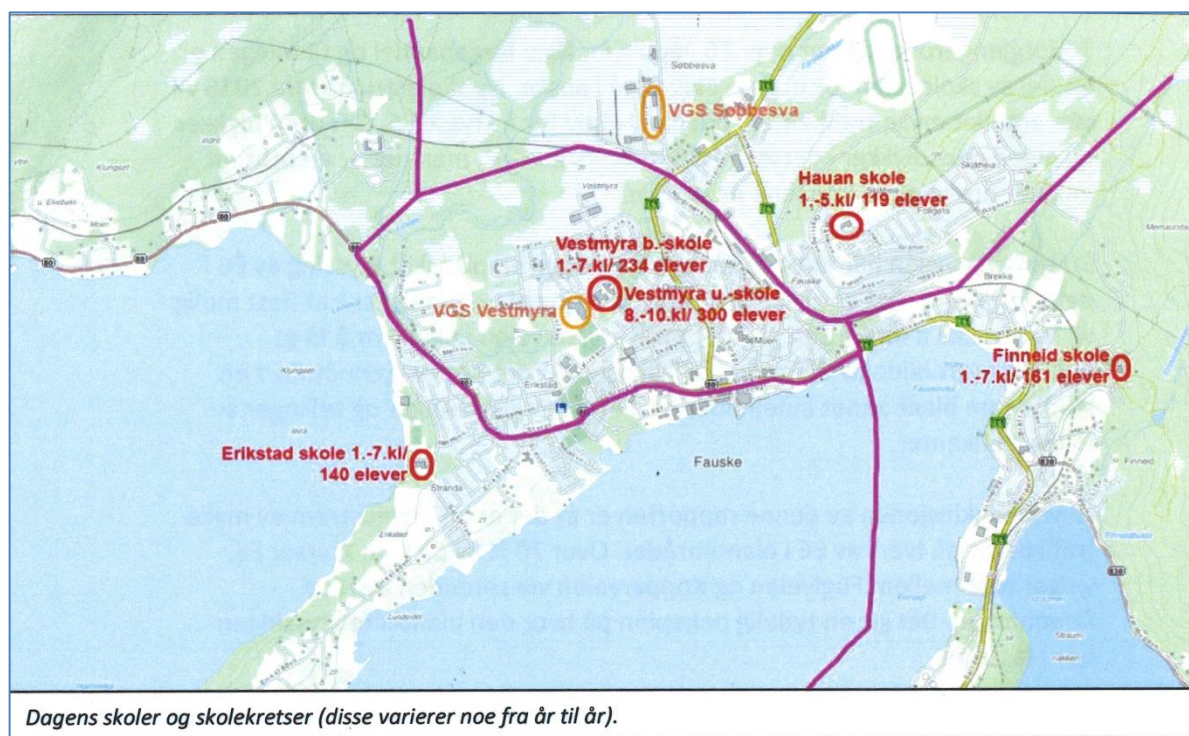
Antall barn bosatt i Fauske kommune				
Data fra ressurstildeling skole 2012-13 og 2013-14 og familiesentret pr 18/4 2013				
Fødselsår	Sulis	Valnesfjord	sentrum	Totalt
1997	9	21	103	133
1998	8	18	100	126
1999	8	22	86	116
2000	8	18	112	138
2001	6	25	76	107
2002	3	24	69	96
2003	4	17	91	112
2004	4	20	90	114
2005	7	19	72	98
2006	7	17	73	97
2007	0	13	86	99
2008	2	14	77	93
2009	1	15	83	99
2010	4	18	72	94
2011	4	11	60	75
2012	3	12	66	81

Vi ser av Tabell 3 at antallet barnefødsler – og derved elevtallet – i Fauske kommune er redusert fra 133 i 1997 til 81 i år 2012. Dette tilsvarer en reduksjon på 52 fødsler eller 39%.

3.1.2 Skolekretser i tettstedet Fauske

I dag er det fire skolekretser i tettstedet Fauske. Dette skal reduseres til to skolekretser når ny skole på Vestmyra ferdigstilles i 2016. Det innebærer at skoletilbudet i Fauske tettsted vil bestå av Finneid barneskole (1-4. kl.) og Vestmyra skole (barne- og ungdomsskole 1-10 kl). I tillegg vil mange elever ved videregående skole også flyttes til nybygg på Vestmyra.

Influensområdet for ny skole/skoler på Vestmyra vil dermed involvere de fire grunnkretsene, se Figur 4.



Figur 4 Oversikt over dagens skoler og skolekretser. Kilde: Statens vegvesen Barnetråkkregistrering, Fauske øst.

Tallene for skolekretsene i Figur 4 vil avvike noe fra tallene i Tabell 2. Dette skyldes i hovedsak at elevtallet ved den enkelte skole vil variere noe fra år til år, og at tallmaterialet i Tabell 2 er fra skoleåret 2012/13.

Tabell 4. Oversikt over dagens elevtall på de ulike skolene (høsten 2014)

Skole	Elever	Trinn
Vestmyra barneskole	234	1.klasse - 7. klasse
Vestmyra ungdomsskole	300	8.klasse - 10. klasse
Hauan skole	119	1.klasse - 5. klasse
Finneid skole	161	1.klasse - 7. klasse
Erikstad skole	140	1.klasse - 7. klasse

I dag er det 534 elever i barne- og ungdomsskolen på Vestmyra. Elevene som er bosatt mellom jernbanen og E6 og elever fra Hauan (6.-10.kl) må krysse E6, som er sterkt trafikkert. E6 har en gjennomsnittstrafikk (ÅDT) på 5900 kjt/døgn ved Vestmyra. I sentrumsområdet er trafikkmengde 9000 kjt./døgn. Det er pr i dag ikke etablert planskilte kryssinger av E6.

3.2 BARNETRÅKKREGISTRERINGEN FAUSKE ØST

Statens vegvesen har utført en barnetråkkregistrering i september 2014 for Fauske øst. Fokuset for oppdraget var planskilt kryssing av E6. Figur 5 viser en oversikt over leke- og oppholdsarealer, kryss som oppleves som skumle, avmerket fra A til E, samt veger som oppleves som skumle (a-n).



Figur 5 Kart utarbeidet i forbindelse med barnetråkkregistreringen Fauske Øst. Kilde: Statens vegvesen

Skumle kryss og veger

Veger som oppleves som skumle / farlige er avmerket med rød farge på kartet.

Det er kryssing av E6 og kryssing ved jernbanestasjonen som i hovedsak oppleves som skumle. A og B er gangfelt på E6. C er kryssingen av innkjørselen ved jernbanestasjonen – her mangler skilt og markering av fotgjengerovergang. D er hump i Hauanveien. E er kryss i boligfelt med manglende sikt pga vegetasjon.

Det er registrert 14 skumle veger innenfor planområdet. Det som trekkes fram er dårlig sikt, dårlig belegg og manglende / dårlig belysning.

3.3 BARNETRÅKKREGISTRERINGEN FAUSKE VEST

Statens vegvesen har utført en barnetråkkregistrering i februar 2015 for Fauske vest. Fokuset for oppdraget var kryssing av Rv 80. Figur 6 viser en oversikt over leke- og oppholdsarealer, kryss som oppleves som skumle, avmerket fra A til F, samt veger som oppleves som skumle (a-n).



Figur 6. Kart utarbeidet i forbindelse med barnetråkkregistreringen i Fauske Vest. Kilde; Statens vegvesen.

Skumle kryss og veger

Veger som oppleves som skumle / farlige er avmerket med rød farge på kartet.

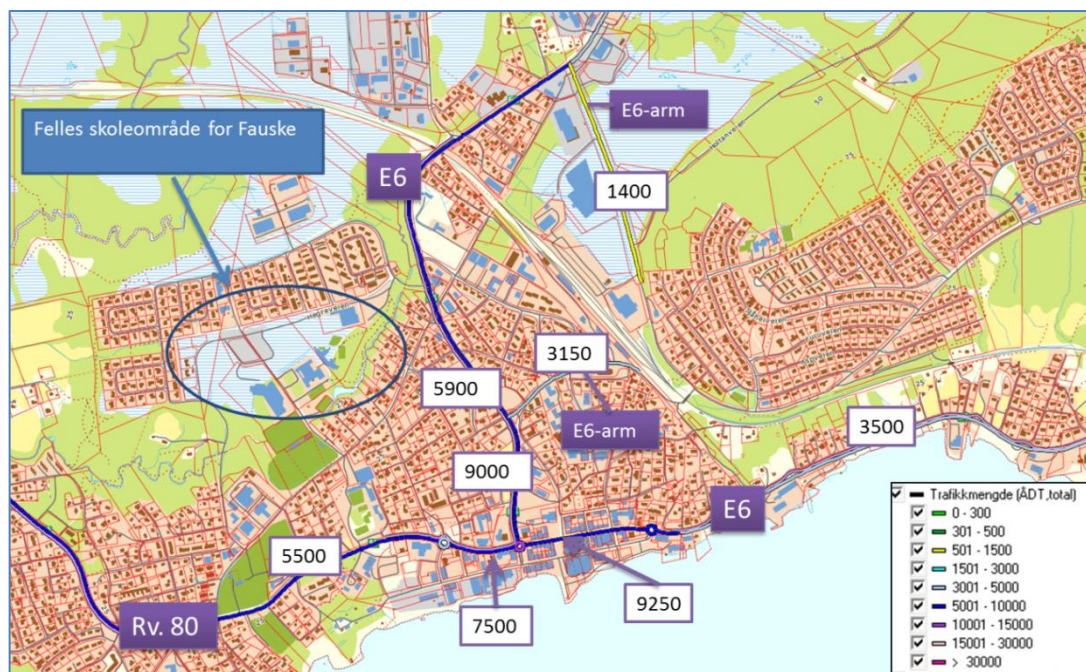
Det er kryssing av Rv 80, kryssing av Farvikdalen og kryssing ved E6 x Jernbaneveien som i hovedsak oppleves som skumle. A er opparbeidet gangfelt på Rv 80 med ekstra lys. B er et nedlagt gangfelt som i dag brukes som «snarvei». C er kryssing av Rv 80 inn mot Mosemyrveien. D er kryss i Farvikveien. E er krysset Rv 80 x Kirkeveien. F er krysset E6 x Jernbaneveien.

Det er registrert 14 skumle veger innenfor planområdet. Det som trekkes fram er dårlig sikt, manglende fortau, dårlig belegg på fortau, manglende / dårlig belysning, høy fart og skumle voksne (narkomane?).

3.4 TRAFIKK OG FARTSGRENSER

3.4.1 Trafikk i planområdet/influensområdet

E6 går gjennom Fauske sentrum. Den gjennomsnittlige trafikken (ÅDT) på E6 er 5900 kjt/døgn forbi Vestmyra skole. Figur 7 viser det overordnede trafikknettet i Fauske og gjennomsnittlig trafikkmengde i døgnet (ÅDT) i 2013. Det er betydelig trafikk i Fauske sentrum med en ÅDT på 9250 kjt/døgn.



Figur 7 Overordnet trafikknnett i Fauske med trafikkmengder år 2013. Kilde: Statens vegvesen

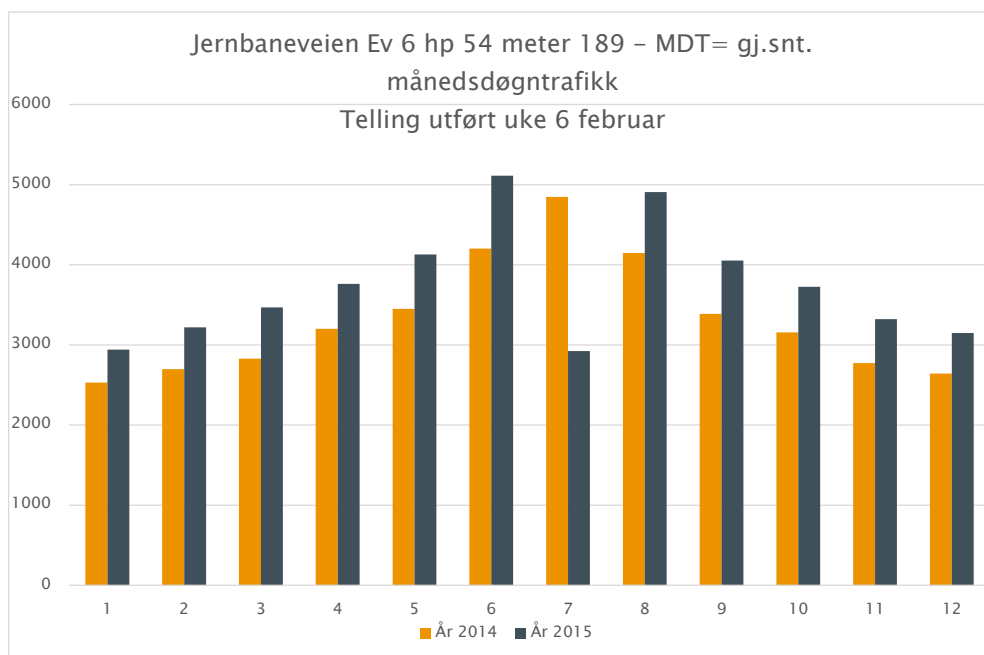
3.4.2 Oppdaterte trafikktall for Terminalveien og Jernbaneveien 2014 og 2015.

Vi har fra Statens vegvesen fått oppdaterte trafikktall for Terminalveien og Jernbaneveien.

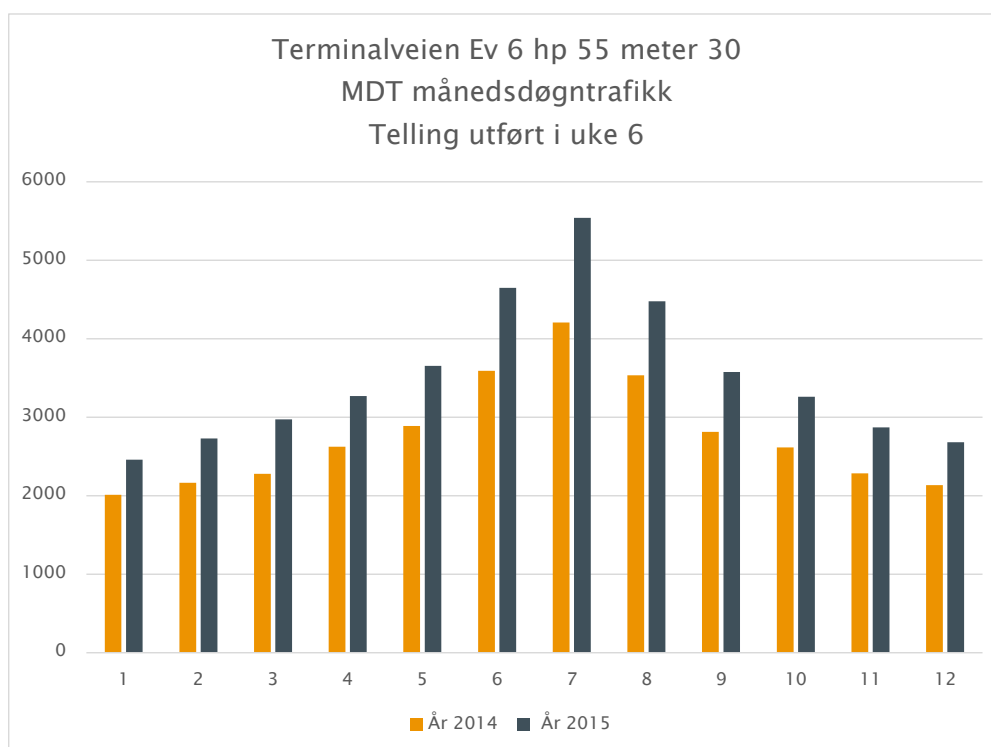
Tallene gjengitt i figur 8 og 9 viser telling i uke 6 og 7 i 2015 i Terminalveien og Jernbaneveien, og resten er beregninger/prognoser av MDT/ÅDT i hht normalkurver. Det samme gjelder for tallene for 2014 – tallene for 2014 er basert på noen ukestellinger som er brukt som grunnlag for MDT/ÅDT-beregninger.

Beregnet verdi for juli (måned 7) i 2015 i Jernbaneveien er en feil.

Vi tar med disse tallene i denne rapporten for å illustrere hvordan trafikkmengden varierer over året, og for å illustrere hvordan trafikken øker fra år til år. Tallene viser at antall kjøretøy øker fra år til år i størrelsesorden 15-20% i Jernbaneveien og 20-30% i Terminalveien. Økningen er størst i sommermånedene.



Figur 8. Trafikktall for Jernbaneveien på Fauske i 2014 og 2015 beregnet ut fra faktiske tellinger.
Kilde: Statens vegvesen.

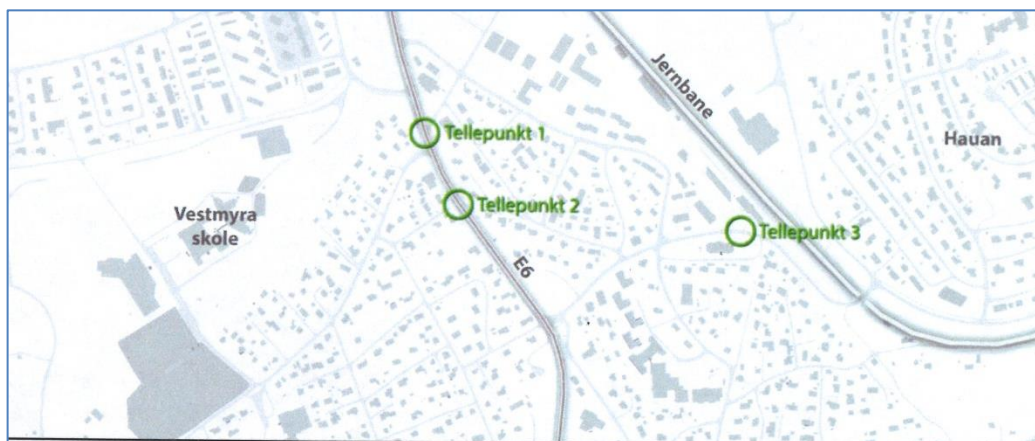


Figur 9. Trafikktall for Terminalveien på Fauske i 2014 og 2015 beregnet ut fra faktiske tellinger.
Kilde: Statens vegvesen.

Figur 8 og 9 gir et bilde av trafikken og trafikkutviklingen i to utvalgte og viktige veier på Fauske. Vi kan ikke si sikkert om den samme utviklingen gjelder alle viktige trafikkeier på Fauske, men figurene gir et bilde av en utvikling som er meget relevant i forhold til vurderingen av trafikksikkerhetstiltak i forbindelse med skoleveiene på Fauske.

3.4.3 Trafikktelling av myke trafikanter

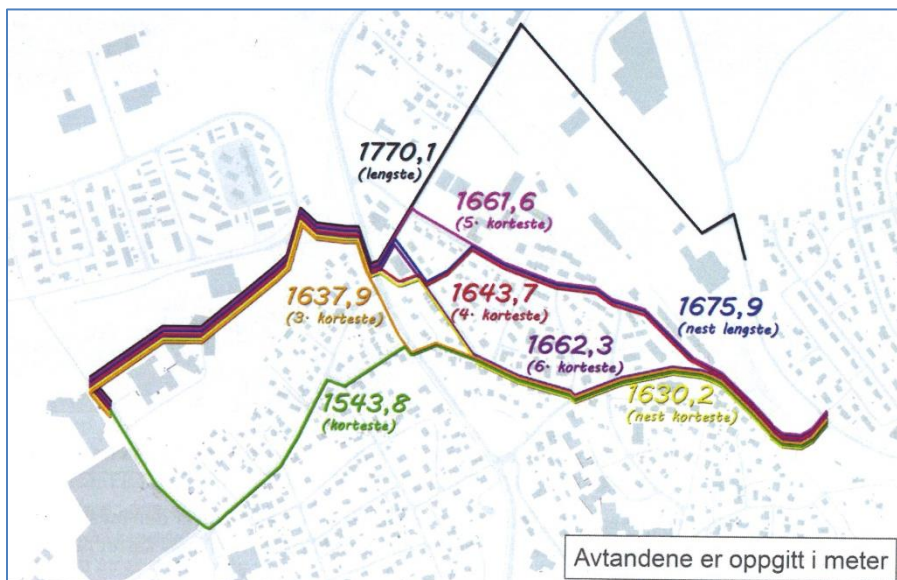
Statens vegvesen gjennomførte en dags telling av myke trafikanter i tre tellepunkter den 3.6.14. Dette var samme dag som barnetråkkregistreringen ble gjennomført.



Figur 10 Trafikktellinger gjennomført i følgende tre tellepunkt. Kilde: Statens vegvesen

Det ble gjennomført tellinger på morgenen mellom kl. 07:30 og 09:00, og på ettermiddagen mellom kl. 14:00 og 15:00.

Figur 11 viser de korteste rutevalgene mellom Hauan skolekrets og Vestmyra skole pr i dag. Barna velger ikke alltid korteste rute, men den de oppfatter som best. Dersom en legger forholdene bedre til rette med utbygging av et sammenhengende gang-/sykkelveg mellom Hauan og Vestmyra kan dette bidra til endring i rutevalg.



Figur 11 Utsnitt av ulike rutevalg fra Statens vegvesen barnetråkkregistrering

Korteste rutevalg er Bremsebakken - Jernbanegata – Balmigata – Triangelveien – Kirkeveien – Gymnasveien. Den ruta som flest barn velger er imidlertid Bremsebakken – Jernbanegata – Balmigata – Kopparveien – kryss ved Nico fargehandel – gang-/sykkelveg langs vestsiden av E6 til Fuglveien. Figur 30 viser kartutsnitt med navnsetting av gatene.

Tabell 5 Trafikkregistrering og foretrukne rutevalg – Fauske Øst

Rutevalg	Antall personer Morgen/ettermiddag	Syklister Morgen/ettermiddag	Merknad
Rutevalg mellom Hauan og kryss E6:			
• Bremsbakken – Jernbanegata (tellepunkt 3)	61/29	56/24	Hovedrute for barna fra Fauske øst
• Kopparveien - kryss ved Nico fargehandel (tellepunkt 1)	114/87	90/71	Hovedrute for barna fra Fauske øst og sør
• Bremsbakken – Malmveien (tellepunkt 3)	41/36	30/30	Valg nr. 2
• Eiaveien - kryss ved Nico fargehandel (tellepunkt 1)	43/35	23/15	Valg nr. 2
• Balmigata – kryss ved Triangelveien (tellepunkt 2)	21/17	13/6	Valg nr. 3
Rutevalg for de som krysser E6:			
• E6 krysset ved Nico fargehandel – Fuglveien (tellepunkt 1)	130/100	105/80	Hovedrute for barna fra Fauske øst og sør
• E6 krysset ved Nico – Kirkeveien (tellepunkt 1)	21/42	12/17	Valg nr. 2
• E6 kryss - Triangelveien – Kirkeveien (tellepunkt 2)	14/9	11/4	Valg nr. 3
Rutevalg for de som ikke krysser E6 i noen av tellepunktene:			
• Langs E6 – Fuglveien (tellepunkt 1)	49/44	31/24	Hovedrute
• Langs E6 – Kirkeveien (tellepunkt 1)	38/25	30/21	Valg nr. 2

I tellepunkt 1 var det 178 om morgenen og 139 på ettermiddagen som krysset E6. Ruta sør for Nico fargehandel til Fuglveien var den foretrukne ruten. Det var ca. 70 % av de som krysset E6, som benyttet denne ruten. De fleste valgte dermed ruta sør for butikken ved varemottaket og over parkeringsplassen til butikken.

Ved tellepunkt to var det 21 kryssende trafikanter på morgenen og 17 på ettermiddagen. I tellepunkt 3 var det 103 på morgenen og 65 på ettermiddagen.

I tellepunkt 1 og 2 var det 67 % av de som krysset E6, som syklet. I tellepunkt 3 var det 84 % som syklet.

3.4.4 Fartsgrenser i planområdet/influensområdet

E6 har fartsgrense på 60 km/t sør for sentrum, 40 km/t i sentrum, 50 km/t forbi Vestmyra og 60 km/t nord for Vestmyra. Fartsgrenser for det kommunale vegnettet innenfor boligfeltområdene er 30 km/t.



Figur 12 Vegnett med fartsgrense. Kilde Statens vegvesen Vegkart og google-map

3.5 REGISTRERTE TRAFIKKULYKKER PÅ FAUSKE



Figur 13. Trafikkulykker på Fauske i perioden 2003-2013. Kilde: Statens vegvesen

Ulykkene fordelte seg slik i perioden 2003-2013 på Fauske;

- 12 myke trafikanter hvorav 4 syklist (1 alvorlig skadd og resten lettere skadd)
- 13 MC-ulykker (4 alvorlig skadd, resten lettere skadd)
- 26 bilulykker (alle lettere skadd)
- 0 dødsulykker



Figur 14. Ulykker på Eriksstad. Perioden 2003-2013. Kilde: Statens vegvesen

På Erikstad har det vært 10 ulykker på rv. 80:

- 0 fotgjengerulykker
- 2 sykkelulykker (den ene i fotgjengerovergang og den andre ved «ikke oppmerket, men mye
- brukt kryssingspunkt»)
- bilulykker i det andre «ikke oppmerket, men mye brukt kryssingspunktet» (midt i svingen)

I de siste 10 årene fra 01.01.2004 til 2014 er det registrert 40 ulykker. Åtte av ulykkene involverte fotgjenger eller akende¹, mens to involverte syklist.

Fem av ulykkene med myke trafikantgrupper er knyttet til E6 og fem er knyttet til kommunal veg/privat veg. To av ulykkene på E6 er skjedd ved kryssing av veg i gangfelt.

I perioden er det totalt 28 personer som er lettere skadd og to personer er alvorlig skadd. De alvorlige skadde er knyttet til ulykker som involverer gående.



Figur 15 Registrerte ulykkespunkter 2004-2014 Fauske Øst. Kilde: Statens vegvesen Vegkart

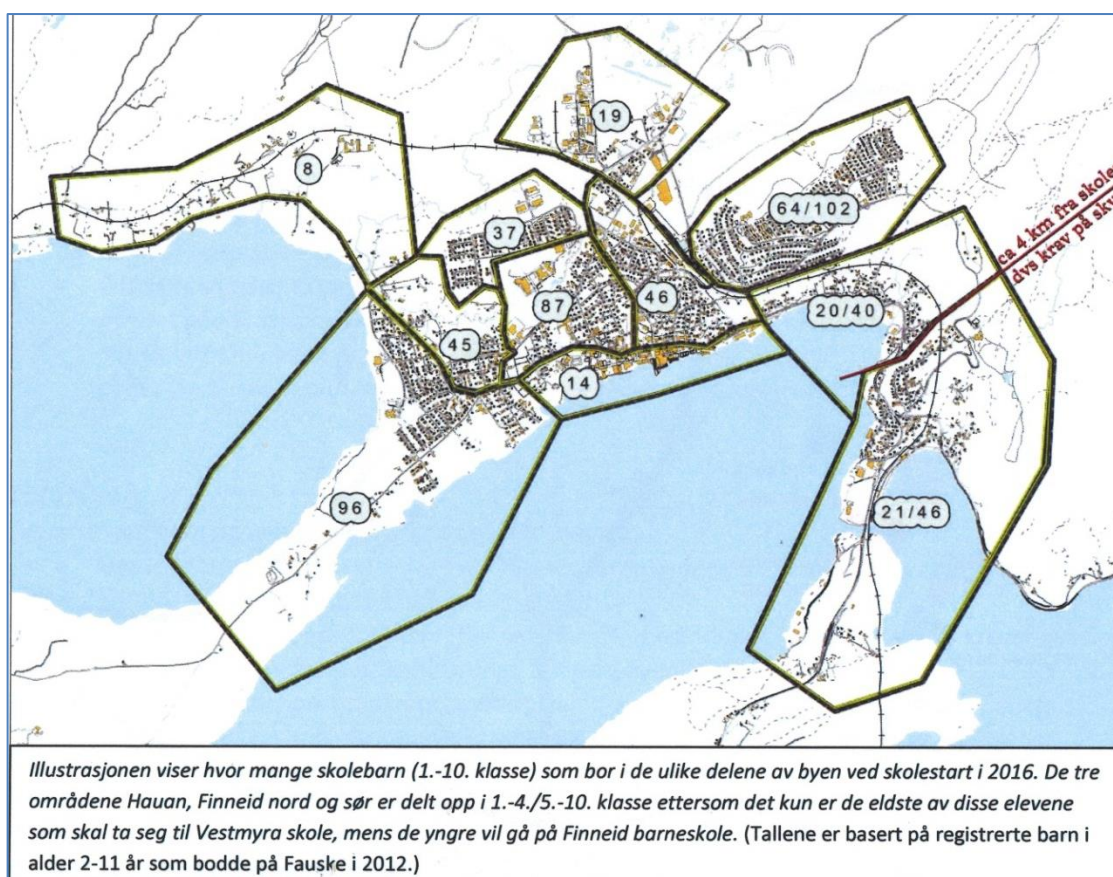
¹ Data hentet fra Statens vegvesen Vegkart

4 Ny situasjon i 2016

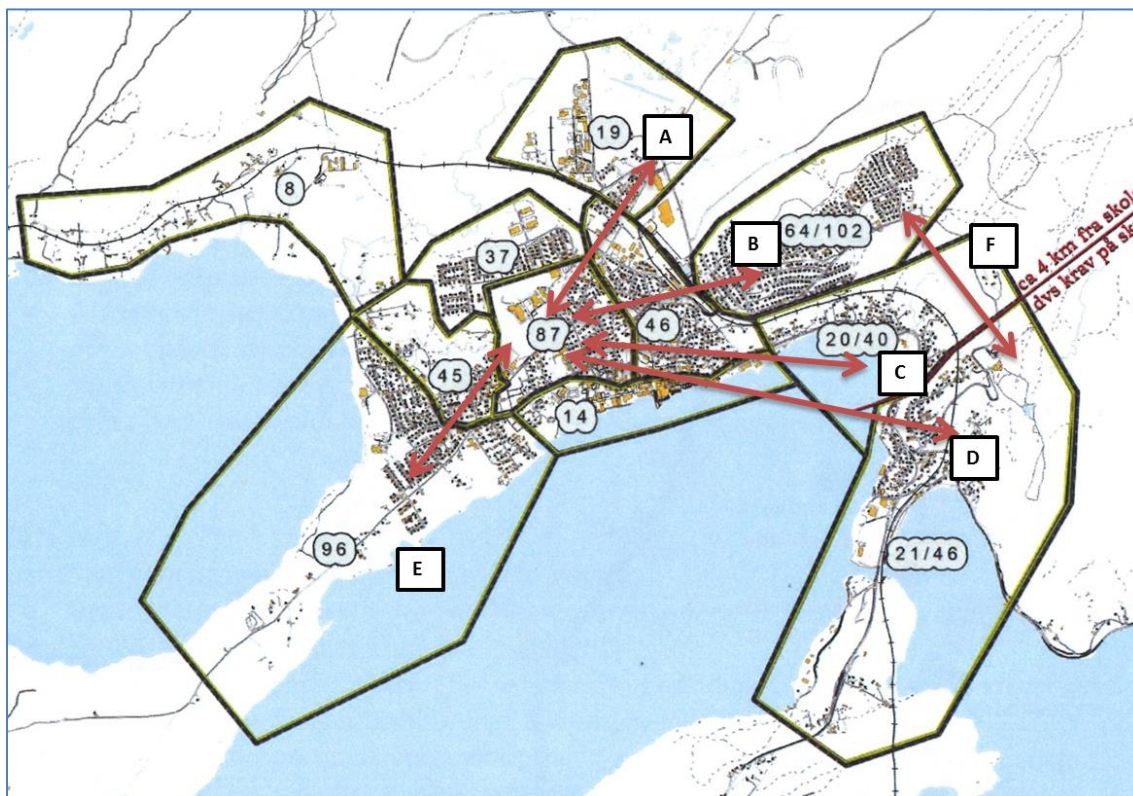
4.1 NYE SKOLEKRETSER OG ELEVTALL

I 2016 vil dagens fire skolekretser reduseres til to skolekretser. Figur 16 viser et kart over antall elever i 2016 fordelt på de ulike bydelene. Det er elevene som tilhører Finneid skole, Hauan skole og Erikstad skole som vil få ny skolevei høsten 2016. Vi vil derfor vurdere skoleveien for disse elevene spesielt.

I 2016 er det estimert at 540 elever skal begynne på barne-/ungdomsskolen på Vestmyra, mens det er estimert 180 elever som skal gå på Finneid barneskole.



Figur 16 Oversikt som viser estimert elevtall i 2016. Utsnitt hentet fra Statens vegvesens barnetråkkregistrering



Figur 17 Oversikt over nye skoleveier for elever i 2016

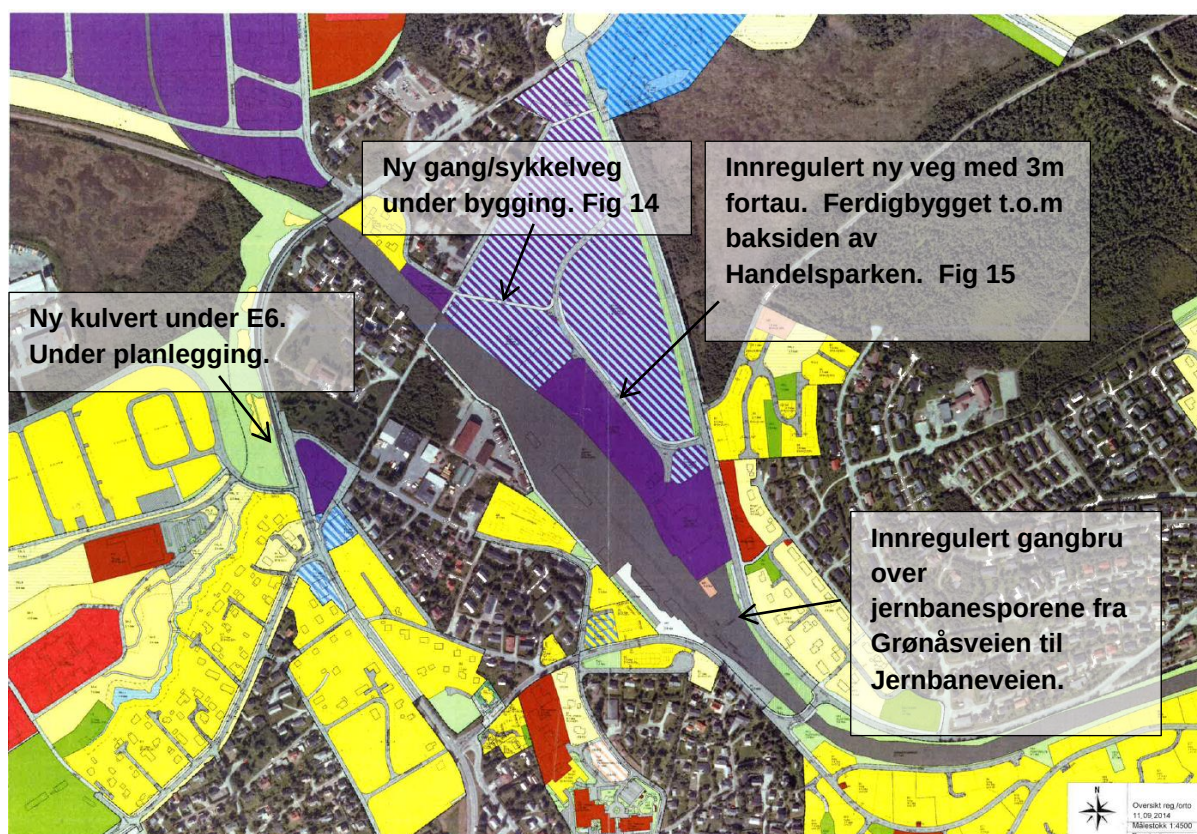
Tabell 6 Oversikt over elever som vil få «ny» skolevei i 2016

Skoler	Elever med ny skolevei	Reise	Merknad
Hauan skole (1.-10. kl.)	19	A	Søbbesvaområdet (Fauske nord) bytter skolevei fra Hauan skole til Vestmyra skole
Hauan skole (5.-10. kl.)	102	B	Krysser flere sterkt trafikkerte veger til Vestmyra skole
Finneid skole (5.-10. kl.)	40	C	Benytt gang-/sykkelveg langs E6
Finneid skole (5.-10. kl.)	46	D	Elever har rett på fri skoleskyss pga at skolevei er lengre enn 4 km
Erikstad skole (1.-10. kl.)	96	E	Krysser rv. 80
Hauan skole (1.-4. kl.)	64	F	Rognveien benyttes. Gang-/sykkelveg etablert helt fram til Finneid skole.

Fokuset rettes mot kryssingspunkter av sterkt trafikkerte gater, og de strekningene som ble registrert i barnetråkkrapporten. Størst fokus legges på de kryssene og strekningene som barna oppfatter som farlige.

4.2 PLANLAGTE ENDRINGER AV SITUASJONEN I OMRÅDET / ENDRINGER UNDER UTFØRELSE.

Utdrag av reguleringsplan for Fauske sentrum pr 11.09.2014 gjengis i Figur 18:



Figur 18. Utsnitt av reguleringsplan for Fauske sentrum. Norconsult har her markert endringer i forhold til hva som framkommer i ortofoto over området (j.fr. Figur 5). Referanser til foto.

Ny gang-/sykkelveg mellom Eiaveien og baksiden av Handelsparken er under bygging:



Figur 19: Ny gang/sykkelveg under bygging mellom Eiaveien og Handelsparken. Sett fra Eiaveien mot Handelsparken og Hauan. Foto M Selnes 05.05.2015



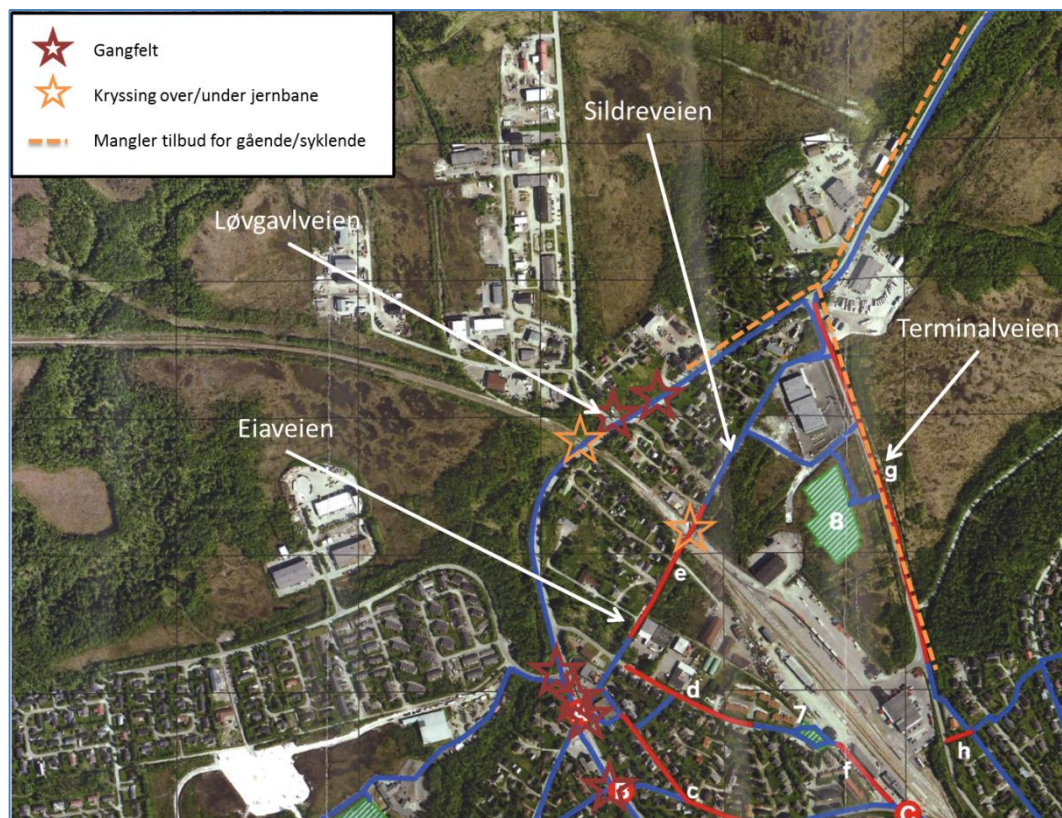
Figur 20: Ny veg med fortau bak Handelsparken. Denne vegen er planlagt fram til krysset ved Postterminalen.

Bygging av ny kulvert under E6 ved Nico-krysset er under planlegging. Endelig valg av alternativ for denne kulverten vil bli klarlagt i løpet av våren 2015.

Ny kulvert under E6 og ferdigstilling av vegsystemene bak Handelsparken forventes å bli den foretrukne ruta for gang/sykeltrafikken mellom Hauan/Skjåheia og Vestmyra.

4.3 VURDERING AV TILTAK.

4.3.1 Skolevei A. Skolevei for Fauske nord til Vestmyra.



Figur 21 Skolevei A-Nord, utsnitt fra barnetråkkregistrering

Fauske Nord (skolevei A) omfatter boligområder på Søbbesva (Løvgavlveien) og boligområder mellom Sildreveien og Follaveien / E6. Vi viser til Figur 17, Figur 25 og Tabell 4. Fra dette området vil 19 elever få ny skolevei fram til Vestmyra skole.

Fra Søbbesva vil det være naturlig å følge fortau og gang-/sykkelveg langs Follaveien/E6 fram til Nicokrysset og derfra gang-/sykkelvegen langs Fuglveien til Vestmyra skoleområde (Figur 33).

Det er etablert gang-/sykkelveg langs E6 fra sentrum og helt fram til Løvgavlveien ved jernbanen. Nord for jernbanekryssing er det etablert 200 m med ensidig fortau fram til Fauske Lysverks eiendom. Videre nordover langs E6 og langs Terminalveien mangler det et eget tilbud til gående og syklende. De som går og sykler henvises til å benytte vegskulder.

Fra Sildreveien vil det være naturlig å følge Sildreveien og Eiaveien fram til Nicokrysset. Her må elevene passere kulverten under jernbanen. Denne er i dag dårlig opplyst med bare ett lyspunkt. (Figur 22 og Figur 23).



Figur 22. Kulverten mellom Sildreveien og Eiaveien. Foto M Selnes



Figur 23. Lyspunktet i kulverten under jernbanen. Foto M Selnes

I forhold til kravene i håndbok N100 bør det bygges gang-/sykkelveg på 3,5 (inkl 0,5 m) adskilt med trafikdeler på 1,5 m for både E6, Terminalveien og Eiaveien. I og med at Eiaveien er en adkomstveg med 30 km/t og med lite trafikk, stilles det ikke krav til etablering av gang-/sykkelveg, og andre tiltak bør vurderes av at det her er begrenset trafikkmengde.

Anbefalte tiltak Skolevei A:

- Bygge 3,5 m bred gang-/sykkelveg langs Follaveien / E6 nordover forbi boligbebyggelse, og helst videre fram til Hjemås.
- Sikre kryssingen av Løvgavlveien – helst med opphøyet gangfelt plassert 5 m fra hovedveien (E6).
- Belysning av Eiaveien og Sildreveien for å redusere risiko og utrygghetsfølelse. Belysning i jernbanekulverten er viktig for å hindre utrygghetsfølelse.
- Tiltak for kryssing av Follaveien / E6 ved Nicokrysset tas inn under område B (kap 4.3.2.)
- Tiltak fra Nicokrysset og fram til Vestmyra skole tas inn under område B (kap 4.3.2.).

4.3.2 Skolevei B. Skolevei fra Hauan skoleområde til Vestmyra, område øst.



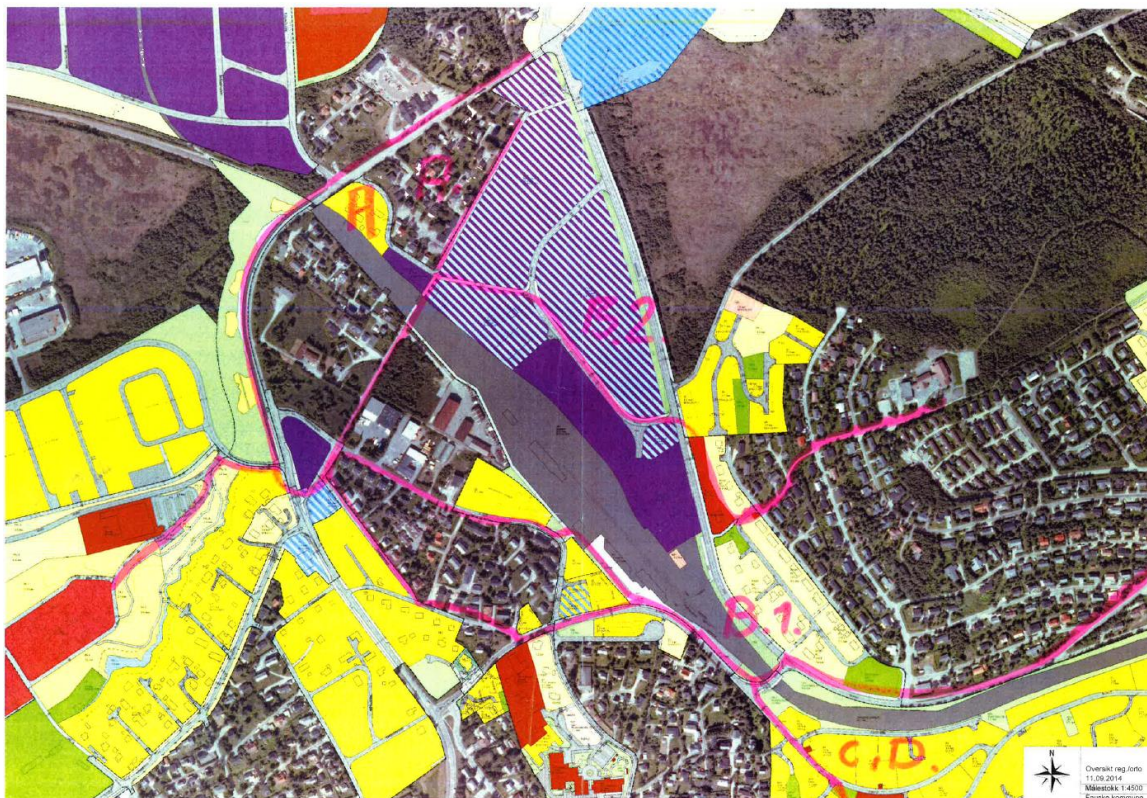
Figur 24. Skolevei B (Hauan skolekrets)

Skolevei B omfatter boligområdene Hauan og Skjåheia og skoleveien fram til Vestmyra. Vi viser til figur 12, tabell 4. Fra dette området vil 102 elever (trinn 5-10) få en ny skolevei fram til Vestmyra skole. 64 elever (trinn 1-4) vil få ny skolevei fram til Finneid skole. Dette omtaler vi under Skolevei F (kap 4.3.6.).

Skolevei B vil bli en av de aller viktigste skoleveiene på Fauske fra og med 2016. I dette kapitlet omtaler vi de østre delene av Skolevei B. De vestre delene av skoleveien (fra jernbanen til Vestmyra) omtaler vi i eget kapittel.

Vi vurderer tiltak for Skolevei B i to alternativer, se Figur 25:

- ❖ **Skolevei B-1** som følger Rognveien – Bjørkeveien – Bremsebakken – Jernbanen – Marmorveien – Nicokrysset.
- ❖ **Skolevei B-2** fra Hauanskolen – via «Forsamlingshuset» - Grønliveien – ny veg bak Handelsparken – Eiaveien – Nicokrysset. Vi viser i denne sammenheng til omtale av planlagte endringer i kap 4.2.



Figur 25. Skolevei A, B-1, B-2, C og D.

Kommunale boliggate/veger i Skjåheia

Boliggatene oppfattes som trygge. Barna går og sykler i gatene. Fartsgrensen er 30 km/t og det er satt opp lysarmatur i gatene. Gatebredden er ca. 5 m, målt på kommunalt kart i webinnsyn.

Det er et kryss mellom Kvitlyngveien, Moselyngveien og Kantlyngveien (kryss E avmerket på figuren ovenfor), som barna oppfatter som farlig. Det er en høy hekk som ligger tett opp til krysset. For å ivareta friskt bør hekken klippes ned eller flyttes lenger ifra krysset.

Det stilles ikke krav til gang-/sykkelveg i boliggate med 30 km/t.

Boliggatene som grenser til Rognveien har mest trafikk (gjelder alle trafikantgrupper). Tilførselsveiene ned mot Rognveien er relativt bratte. Dersom det skal bygge gang/sykkelvei langs Rognveien må eksisterende fortau utvides med ca 1,5-2 m. Dette innebærer at tilførselsveiene vil bli noe brattere, og at en del privatboliger får en brattere adkomst inn til sine eiendommer. En del privat grunn må eksproprieres til dette tiltaket. Tiltaket vil kreve ny detaljreguleringsplan.

For å holde jevn lav hastighet bør det vurderes å sette opp fartshumper hver 75 m på de boliggate med mest trafikk.

Det er i reguleringsplanen for Skjåheia inntegnet en Gang/sykkelvei nordvest for bebyggelsen og videre ned langs lysløypa ned til Haugan skole. En realisering av en slik G/S-vei kan avlaste Rognveien og lede skoletrafikken mest mulig mot ny G/S-vei bak Handelsparken.

Skolevei B-1 fram til Jernbanestasjonen

Rognveien

Rognveien er en kommunal veg med vegbredde på ca. 6,5 m, og er belyst. Fartsgrensen er 50 km/t. I tiliggende boliggate er fartsgrensen 30 km/t. Det er etablert gang-/sykkelveg med bredde på ca. 2,5 m på strekningen nord for Granveien. Avstanden mellom gang-/sykkelvegen og kjørevegen varierer mellom 3-3,5 m. Sør for Granveien er det etablert fortau med bredde på ca. 3 m.

Barna oppfatter Rognveien som en skummel veg. Syklistene (barna selv) får god fart nedover bakken, og oppfatter at bilene kommer for fort fra stikkvegene/bolig gatene.

Det bør vurderes tiltak som kan redusere farten både på kjørende og syklende. I tillegg er det viktig å etablere og ivareta god sikt der kjøreveger krysser gang-/sykkelvegen..

Fartsreducerende tiltak som fartshump ved innkjøring til boligfelt for å redusere farten på kjøretøy bør vurderes, spesielt der kjøretøy krysser gang-/sykkelveg eller fortau.

For å ivareta friskt er det viktig at det settes av midler i de årlige driftsbudsjettet til rydding av frisktsoner på det kommunale vegnettet.

Holdningsarbeid/kampanjer rettet mot barn og unge i regi av skolen er tiltak som kan være med på å redusere risiko for alvorlige ulykker. Det er viktig å fokusere på å sykle etter forholdene, bruke hjelm etc.

Barnetråkkregistreringene viste 56 syklende og 5 gående over jernbanebrua ved stasjonen. Potensialet er stort for økt gang-/sykkelvegtrafikk. Det bør som minimum etableres gang-/sykkelveg langs Rognveien på 3,5 m (inklusive skuldre). Denne ruta vil gi mindre stigning enn rute B2 fra Hauan skole. I tillegg har denne ruta asfaltdekke i motsetning til rute B2 der dekket varierer. Det forventes derfor at mange barn vil benytte rute B1 som skolevei.

Bjørkeveien

Det er ensidig fortau mellom Rognveien og Gryttingveien. Fortausbredden er ca. 3 m. Ved kryss mellom Bjørkeveien og Rognveien er det en hump som oppfattes som farlig for syklistene. Fortauet oppfattes også som dårlig av barna. Asfaltdekket har store ujevnheter og sprekker.

Det er etablert gang-/sykkelveg med tosidig belysning mellom Gryttingveien og Bremsebakken. Gang-/sykkelvegbredde er 3 m og avstanden til kjøreveg er 3-3,5 m.

Ved Bjørkeveien vil andelen som går og sykler være høy, og det bør ut i fra vegnormalene vurderes etablert sykkelveg med fortau, der sykkelvegbredden er 2,5 m med fortau på 1,5 m. Eksisterende fortau bør som minimum etableres gang-/sykkelveg med trafikkdel på 1,5 m. Alternativ sette opp rekkverk mellom kjøreveg og gang-/sykkelveg.

Bremsebakken

Dette er en veg som benyttes som skolevei for elever fra både Finneid og Hauan skole. Potensialet er stort for mange gående og syklende. Bremsebakken krysser jernbanesporet i overgangsbro. Det er etablert ensidig fortau på ca. 3 m fra kryss med Bjørkveien og Grønåsveien fram til jernbanestasjonen. Fartsgrensen er 50 km/t og gjennomsnittstrafikken er 3150 kjt./døgn.

Barna synes strekningen er skummel pga. høy hastighet på bilene. Bilene kjører for fort over jernbanebroen og gjennom svingen. Gangfeltet ved jernbanestasjonen oppleves som skummelt. Dette gangfeltet er i dag umerket.



Figur 26. Bremsebakken. Sett fra jernbanebrua og vestover mot jernbanestasjonen. Foto: Google earth.

Det er ca. 170 barn fra Hauan og Finneid skole som potensielt vil kunne benytte denne skoleveien fram til jernbanestasjonen. Dersom vi forutsetter at andelen barn fra Hauan skole fordeles likt mellom skolevei B1 og B2, vil det potensielt være ca. 100 som sykler og ca. 20 som går (basert på trafikkteiling og fordeling av gående/syklende i tellepunkt 3).

For å ivareta krav i gjeldende vegnormal bør det vurderes å bygge sykkelveg med fortau. Som minimum bør det på denne strekningen bygges gang-/sykkelveg med trafikkdelers eller rekkverk.

Alternativt kan det realiseres en gangbru over jernbanesporene mellom Grønåsveien og Jernbaneveien (se fig 18.). Det må her vurderes hvilken løsning som er mest funksjonell og sikker i forhold til å skape en god skolevei, og en vurdering av økonomien i en slik gangbru sett i forhold til utbedring av fortau over eksisterende jernbanekulvert (fig 26).

Skolevei B-2 fram til Sildreveien/Eiaveien.

Grendeveien - Haubakken

Fra Hauan skole følges Grendeveien ned mot Haubakken og videre ned mot Forsamlingshuset. Mellom Gryttingveien og Hauveien er det opparbeidet 2,5m bred gang-/sykkelveg med relativt godt grusdekke.

Skolevei B-2 går her igjennom et boligfelt med fartsgrense 30 km/t. Gatene er ca. 5 meter brede med asfaltdekke. Skoleveien er her noe bratt i forhold til universell utforming og vegnormalkrav. For strekninger over 100 m er krav til stigning maksimalt 5 %. På strekninger under 35 m kan imidlertid stigningen som tillates øke til 8 %.

Skoleveien krysser flere boliggger. Frisikt må ivaretas i kryss og det bør settes opp lysarmatur langs skoleveien. Etablering av fartshump på de kommunale vegene som krysser skoleveien bør vurderes.



Figur 27. Gang/sykkelvei mellom Haubakken og Gryttingveien. Tommestokken på bildet er 2 meter. Foto M. Selnes

Haubakken – Grønåsveien - Forsamlingshuset

Fra krysset mellom Haubakken og Hauanveien går det en 2,5 m bred gruslagt gang/sykkelvei ned til Grønåsveien. Det er her etablert en sti som løper på oversiden av Forsamlingshuset ned mot parkeringsplassen til Forsamlingshuset, og videre ut mot fortauet i Grønåsveien. Denne stien er opptråkket og mye brukt som snarvei mellom Hauan og Handelsparken i Terminalveien. Denne stien gir også et bedre stigningsforhold enn gang/sykkelveien opp fra Grønåsveien.

Den nedre delen av gang/sykkelveien er lite brukt, og saksebommen etablert ved Grønåsveien er dels ødelagt.

Strekningen vil ikke ivareta gjeldende stigningskrav. Som minimum bør det settes opp belysning langs gang-/sykkelvegen og ivareta friskt ved kryssende adkomstveger. Saksebommen må repareres for å få ned hastigheten på syklistene inn mot Grønåsvegen.



Figur 28. Gang/sykkelvei mellom Haubakken og Grønåsveien. Spontant anlagt sti ned mot forsamlingshuset til venstre. Sporene i stien viser tydelig foretrukket rute. Foto M Selnes

Forsamlingshuset – Grønåsveien (Terminalveien).

Fra Forsamlingshuset følges Grønåsveien mot Nordvest. Her er det anlagt 3m bredt fortau fram til vegkrysset der Grønåsveien går over i Terminalveien og der vegen tar av til Holtan.



Figur 29. Fortau langs Grønåsveien sett mot nordvest. Postterminalen til venstre. Veg mot Holtan i krysset i bakgrunnen. I dette krysset går Grønåsveien over i Terminalveien. Foto M Selnes

Ved krysset inn til Postterminalen må Grønåsveien krysses. Her må det etableres et trafikksikkert kryssingspunkt for gang/syssel i forhold til ÅDT i Terminalveien (1400 / døgn). Fra dette krysset følges ny veg (ikke bygget, men regulert) fram til ny veg med 3 m fortau på baksiden av Fauske Handelpark. Derfra følges ny gang-/sysselvei fram til Sildreveien og kulverten under jernbanen der skolevei B-2 møter skolevei A. Vi viser her til skissen i Figur 25.

På denne strekningen er det viktig med belysning. Dette gjelder spesielt i eksisterende undergang under jernbanen og i kryssing av Grønåsveien. Senket fartsgrense og opphevet gangfelt bør vurderes i forbindelse med kryssingen av Grønåsveien.

Anbefalte tiltak

Skolevei B-1 fram til jernbanestasjonen:

- For adkomstveger i boligfelt er det viktig å ivareta god sikt i kryss, dvs ikke tillate busker/trær innenfor frisisiktsoner. Belysning av boliggatene er viktig. Fartsdempende tiltak i boligområder bør vurderes dersom farten er for høy. Dette gjelder spesielt der boligvegene krysser eksisterende gang-/sysselveg. Vurdere hump ved innkjøring til boligområdene fra Rognveien.
- Den innregulerte G/S-veien bak Skjåheia fram til Haugan skole bør realiseres. Dette bør etableres som et tiltak for å trekke mest mulig av g/s-trafikken bort fra Rognveien og mot Lysløypa – Haugan.
- Minimumsløsning for gang-/sysselvegen langs Rognveien/Bjørkeveien er å ivareta friskt i forhold til kryssende avkjørsler og sideveger. Eksisterende fortau og G/S-vei langs Rognveien istandsettes.
- Senke fartsgrensen i Bremsebakken fra 50 km/t til 40 km/t på strekningen mellom Bjørkeveien og Jernbanegata.
- Oppstramming av avkjøring til jernbanestasjonen. Etablere tydelig skille mellom parkering og gang-/sysselveg. Etablere fartshump ved adkomsten for å senke hastigheten på kryssende kjøretøy. Tydelig prioritering av myke trafikanter.
- I 2016 forventes en økning i myke trafikanter langs Bjørkeveien og Bremsebakken. Det innebærer at det bør vurderes ombygging til sysselveg med fortau, der sysselvegbredden er 2,5 m med fortau på 1,5 m.
- Alternativt kan det realiseres en gangbru over jernbanesporene mellom Grønåsveien og Jernbaneveien slik dette er inntegnet på reguleringsplanen. Denne gangbrua vil få en gunstig på(avkjøring på grunn av terrengutformingen på begge sider og derved muliggjøre en universell utforming.

Skolevei B-2 fram til Nicokrysset.**Anbefalte tiltak**

- Ivareta friskt ved kryssing av boligater. Belysning av skoleveien er viktig spesielt i kryssområder. Vurdere fartsreducerende tiltak som humper i boligater som krysser skolevei.
- Reparere saksebommen på gang-/sykkelvegen eller etablere gang-/sykkelvegen langs den etablerte snarveien som går på oversiden av Forsamlingshuset.
- Forlenge gang-/sykkelveg langs Terminalveien og Grønåsveien fram til E6. Belysning er et viktig tiltak på denne strekningen.
- Fartsgrense foreslås redusert fra 60 km/t til 50 km/t på Terminalveien for å redusere ulykkesrisiko.
- Det anbefales å stenge Terminalveien for gjennomkjøring med lastebiler mellom Postterminalen og Grønåsveien (ved brua over jernbanen). Tunge lastebiler må tereved kjøre Terminalveien ut mot E6.
- Det er regulert inn en samleveg innenfor næringsområdet med fortau, samt kobling med gang-/sykkelveg mot undergangen og Sildreveien / Eiaveien. Denne bør etableres med minimum 3,5 m fortau og belysning. Fortauet bør forlenges fram til Terminalveien der denne krysser Holtanveien.
- Kryssing av Grønåsveien ved Postterminalkrysset må sikres med opphøyet gangfelt og god belysning.
- Tiltak i Eiaveien og Sildreveien. Se under skolevei A.
- Kryssing av E6 ved Nicokrysset må sikres med egen kulvert for gang/sykkelvei. Her er det viktig med god belysning og innsleding av gang/sykeltrafikk fra Eiaveien, Marmorveien, Koppurveien og Balmigata. Vi viser her til egen utredning / plan fra Statens Vegvesen.
- Kryssing av E6 ved Nicokrysset må i tillegg sikres med signalregulert kryssing for gående og syklende (ref kap 2).
- Dersom eksisterende boligområder fortettes eller det legges ut nye boligområder i Fauske nord / øst for Terminalveien, bør det vurderes gang-/sykkelveg langs Eiaveien, da dette vil være hovedrute for nytt boligfelt. Dette vil forsterke behovet for å etablere et godt gang-/sykkelvegtilbud gjennom næringsområdet mellom jernbanen og Handelsparken.

4.3.3 Skolevei fra Hauan skoleområde til Vestmyra (B), området vest



Figur 30 Skolevei B – vest

Korteste rutevalg er Bremsebakken – Jernbanegata – Balmigata – Triangelveien – Kirkeveien – Gymnasveien. Den ruta som flest barn velger er imidlertid Bremsebakken – Jernbanegata – Balmigata – Kopparveien – kryss ved Nico fargehandel – gang-/sykkelveg langs vestsiden av E6 til Fuglveien.

Jernbanegata

Bremsebakken går over i Jernbanegata. Dette er en strekning med tosidig bebyggelse og flere kryssende veger/avkjørsler. Strekningen har ensidig fortau på nordsiden fra jernbanestasjon til krysset ved Balmigata, hvor fortauet skifter side til sørsiden av Jernbanegata.

Det anbefales å etablere adskilt gang-/sykkelveg i forhold til vegnormalkrav. Flere av barna vil imidlertid velge å krysse gjennom jernbaneområde, spesielt dersom denne rustes opp med gang-/sykkelveg med informasjonsskilt.

Balmigata/Kopparveien

Det er innkjøring forbudt fra Jernbanegata inn i Balmigata. Dette er en boliggate uten tilrettelegging for gående og syklende. Fartsgrensen er 30 km/t.

Dette er en av vegstrekning som pekes ut som skummel fordi den er mørk grunnet mangel på gatelys. Barna kan velge å følge Kopparveien videre mot Nicokrysset, eller barna kan velge å kun benytte Balmigata for så å krysse E6 ved gangfeltet ved Triangelveien. Denne kryssingen omtales spesielt i neste avsnitt.

Balmigata - xE6 - Triangelveien

Det er etablert en «snarvei» som krysser E6 mellom Balmigata og Triangelveien. Kryssingen av E6 oppleves som farlig i Barnetråkkrapporten (markert med bokstav B på kartet i Figur 30). Kryssingen av E6 er i dag markert som gangfelt. Mellom Balmigata og E6 er snarveien etablert som en bratt, gruset gang/sykkelvei i ca. 2,5m bredde. Eksisterende busker og trær ved gangfeltet må hugges ned innenfor frisiktsonen, for å skape god sikt mot gang-/sykkelvegen. Mot E6 er snarveien dels sperret med en enkel avviser for å sikre at sykklistene bremser opp før kryssing av E6.



Figur 31. Gangfelt over E6 mellom Balmigata og Triangelveien. Nicokrysset i bakgrunnen. Kilde: Google earth.

Triangelvegen er en adkomstveg til boliger uten krav til spesiell tilrettelegging for gående og syklende. Belysning og frisikt må imidlertid ivaretas ved avkjørsler.

Sikkerhetstiltak i forbindelse med skoleveiene til Vestmyra bør konsentreres opp mot Nicokrysset. Det bør derfor ikke etableres ytterligere tiltak i forhold til gangfeltet over E6 ved Balmigata – Triangelveien.

Kirkeveien

Kirkeveien er en samleveg med ensidig fortau. Fartsgrensen er 30 km/t. Veien er stengt for gjennomkjøring med lastebil.

Etter vegnormalkrav i håndbok N100 bør det bygges gang-/sykkelveg med bredde 3,5 m langs Kirkeveien fram til Gymnasveien.

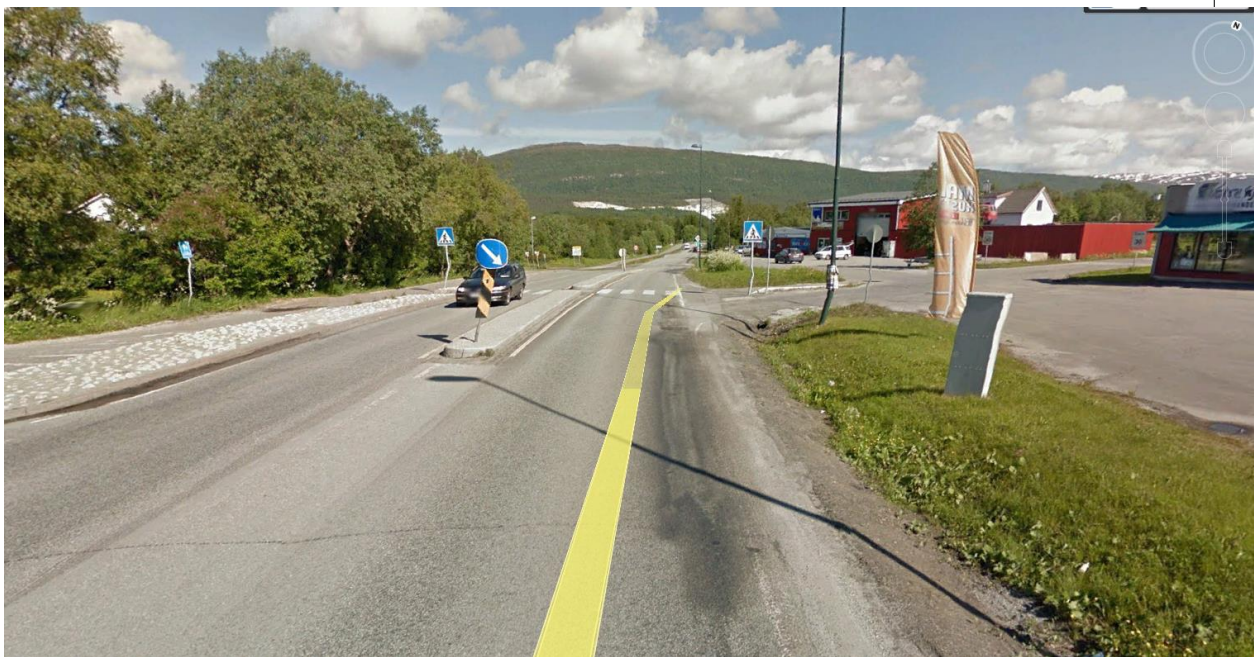
Gymnasveien

Gymnasveien er adkomst til skoleområdet i sør. Det er innkjøring forbudt, med unntak for de som skal til parkeringsområdet og boligene ved vegen. Langs Gymnasveien er det etablert ensidig fortau.

E6 – Gangfelt ved Nico fargehandel

Dette krysset er markert med bokstav A på kartet i barnetråkkrapporten (Figur 30). Trafikken på E6 er høy (ÅDT 5900) og forventes økt til ÅDT > 6000 som følge av omlegging av Rv 80 og generell trafikkøkning. En ÅDT > 6000 utløser krav om planskilt kryssing og/eller signalregulering (j.fr. kap 2). Barna har påpekt at dette krysset har dårlig sikt både nord- og sørover. Krysset er skummelt, og det er mangelfull fortausløsning inn mot gangfeltet. Kryssområdet er utflytende og det er en sammenblanding av trafikantgrupper. Det bør sees på en planskilt kryssing i området, alternativ løsning er oppstramming av kryssområde med signalregulering av gangfeltet.

Bildet under viser Nicokrysset.



Figur 32. Nicokrysset. Fuglveien tar av til venstre bak bilen på bildet. Kilde: Google earth

Fuglveien

Langs Fuglveien er det etablert gang-/sykkelveg med rekkverk mot kjørevegen. Fartsgrensen er 50 km/t. Gangfelt over Fuglveien foreslås trukket 5 m fra E6, slik at det blir plass til en bil mellom gangfelt og hovedveg. Frisikt inn mot kryss må ivaretas.



Figur 33. Kryss mellom E6 og Fuglveien. Fuglveien tar inn til venstre i bildet. Gang/sykkelvei langs E6. Fortau langs Fuglveiens sørside. Kilde: Google earth.

Jernbanestasjonen / Malmveien / Marmorveien

Ved jernbanestasjonen krysser noen barn gjennom parkeringsområdet. Barna selv sier at biler kommer i veien for de som sykler. For å komme til Malmveien/Marmorveien må barna sykle gjennom en snarvei (Figur 35). Det bør vurderes å få på plass et tydeligere skille mellom parkeringsareal og kjøre/gangareal gjennom stasjonsområdet. Vi viser her til (Figur 34).

For å sikre en god skolevei mot Marmorveien og Nicokrysset, bør det bygges en gang-/sykkelveg langs Jernbanens parkeringsplass (vestsiden) og fram til Marmorveien.



Figur 34. Mulig gang-/sykkelveg langs parkeringsplassen



Figur 35. «Snarvei» fra Jernbanens parkeringsplass mot Marmorveien

Anbefalte tiltak Skolevei B-1 fra Jernbanestasjonen og fram til Vestmyra skole

- Det etableres en gang/sykkelvei langs parkeringsplassen på Jernbanestasjonen fram til Marmorveien (fig 34 – 35).
- Stasjonsområdet rustes opp med tydelig skille mellom trafikkområde og parkeringsoppstillingsplasser. I innkjøringen til stasjonsområdet bør kryssende gang/sykkelvei markeres tydelig – helst med opphøyd gangfelt.
- Tiltak for Nico-krysset som under skolevei B-2.
- Balmigata, Kopparveien, Triangelveien er alle boligveger. Det stilles ikke krav til disse vegene om eget tilbud. Veiene skal imidlertid trafikkeres på de myke trafikanterers premisser.
- Ivareta friskt i kryss og avkjørsler. Dette er et generelt krav som bør ivaretas for alle boligater.

4.3.4 Skolevei fra Finneid skoleområde til Vestmyra (C og D)

Barna fra Finneid vil gå eller sykle til Vestmyra langs E6 fram til sentrumsområdet. Her vil det være mange mulige reiseruter videre. I barnetråkkregistreringen er imidlertid rutevalget via Bremsebakken til jernbanestasjonen trukket fram. Vi velger derfor å se spesielt på denne ruten.

E6

Langs E6 fra Vatnbygdsveien i sør til Fauske sentrum er det etablert gang-/sykkelveg med bredde på ca. 2,5-3,0 m. Avstanden mellom gang-sykkelvegen varierer fra kun rekkverksrom til etablering av en sidebuffer på 2,5-3,5 m.

Gang-/sykkelvegen benyttes som adkomst til bolighus. Det er flere boliggater som munner opp i gang-/sykkelvegen.

Gjennom Fauske sentrum er det etablert tosidig fortau. Bredden av fortauet er tilpasset bygninger og rampeløsninger. Det er flere gangfelt i sentrum.

Strekningen oppfattes som trygg av skolebarna. For å ivareta sikkerheten og redusere risiko for ulykker, er det viktig at friskt ivaretas i alle avkjørsler/boliggater som munner ut i gang-/sykkelvegen.

Bremsebakken

Barna definerer Bremsebakken som en dårlig veg.

Bremsebakken fra E6 (ved Ankerske steinindustri) og opp mot jernbanebrua er en 2,5 m bred grusvei. Ned mot E6 er den bratt og grusdekket er slitt og erodert. Det er mangelfull belysning på denne strekningen. Veggen går stedvis gjennom ubebygde områder. Det er forbudt å kjøre på 100 m av delstrekningen som ligger nord for Sykehusveien. Denne strekningen har relativt nytt grusdekke og har belysning Figur 36, og er ikke definert som skummel av barna.

Bremsebakken passerer jernbanestasjonen. Barna fra Finneid vil herfra kunne følge samme vegrute som barna fra Hauan (Skolevei B-1). Se omtale i kap. ovenfor.



Figur 36. Øvre del av Bremsebakken.
Foto M Selnes



Figur 37. Nedre del av Bremsebakken.
Foto M Selnes

Buss til/fra Finneid.

Enkelte elever vil ha krav på busstransport til/fra Finneid skole Figur 17. Det er her viktig å sikre gode av/påstigningsmuligheter for elevene slik at de slipper å krysse farlige og trafikkerte veier. Det er også viktig å sikre framkommelighet og snuplass for bussen oppe ved skolen.

Ved Kleiva (Gartneriet) er det anlagt busslomme med refuge for vestgående busstrafikk. For østgående trafikk er det ikke egen busslomme, og avstigende elever må derfor krysse veien. Det bør vurderes om bussen her kan krysse veien og slippe av elevene i busslommen på nordsiden av E6. Alternativt må avstigning fra østgående busser sikres med busslomme og kryssing av E6 må sikres med gangfelt. Alle skolebarna bor på den andre siden av E6 og vil her krysse vegen. Det er ingen logisk overgang til gang/sykkelveien langs E6, og om vinteren er denne overgangen ofte sperret av en brøyteskavl. Dette regnes som et trafikkfarlig punkt, og det er høyt prioritert å få dette punktet sikret.

I krysset mellom Vatnbygdveien og Heia (veien opp til Finneid skole), settes elevene av på en umerket utsparring i Heia – veien. Denne avstigningsplassen må sikres bedre. Busser kommer også inn til denne plassen fra Sulitjelmaveien. Spesielt på vinteren er dette problematisk og gir dårlige manøvreringsforhold og siktforhold for bussene.

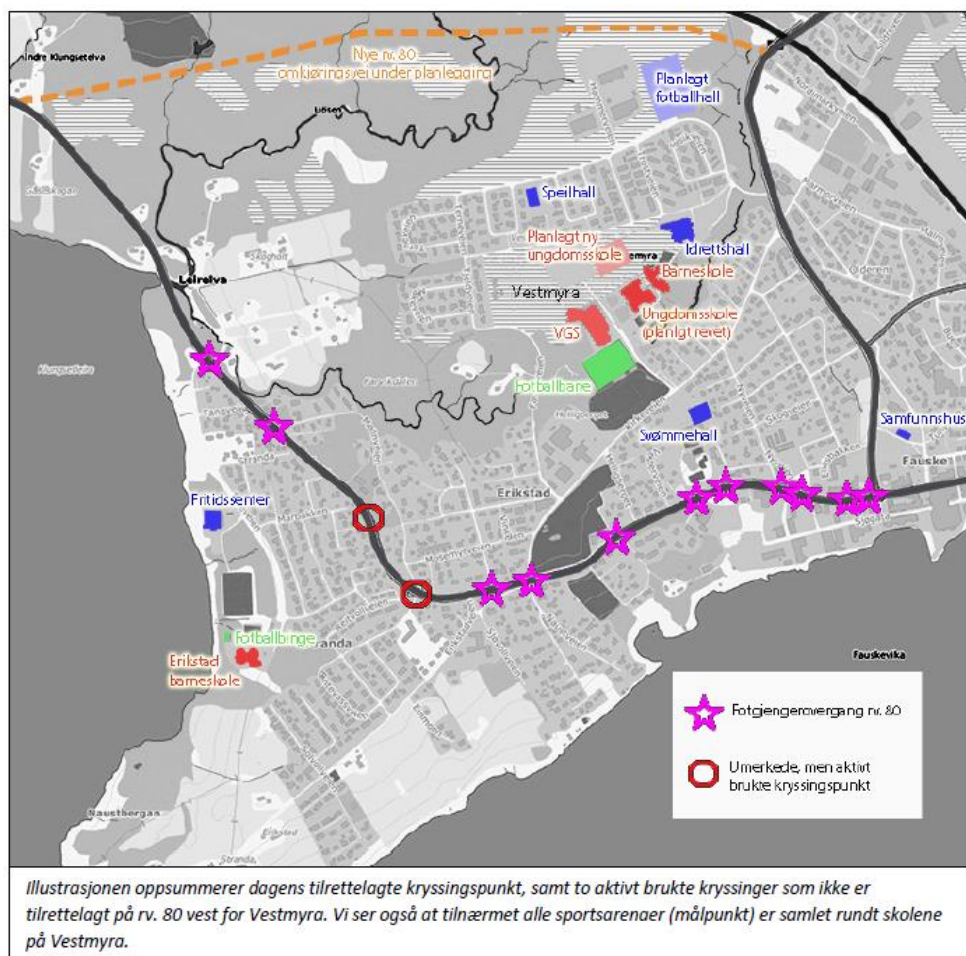
Anbefalte tiltak

- Strekningen langs E6 oppfattes som trygg av skolebarna. For å ivareta sikkerheten og redusere risiko for ulykker er det viktig at friskt ivaretas i alle avkjørsler/boliggater som munner ut i gang-/sykkelvegen.
- Belysning og oppgradering av Bremsebakken er et viktig tiltak.

- Senke fartsgrensen i Bremsebakken (mot Jernbanen) fra 50 km/t til 40 km/t på strekningen mellom Bjørkeveien og Jernbanegata. Bygging av opphøyd gangfelt og ekstra belysning ved kryssing av Bremsebakken opp ved Jernbanebrua.
- Sikring av avstigning fra buss ved Kleiva (Gartneriet). Evt ved at østgående busser krysser veien og bruker bussholdeplassen på nordsiden av E6. Dette er et prioritert tiltak.
- I krysset mellom Vatnbygdveien og Heia (veien opp til Finneid skole), settes elevene av på en umerket utsparring i Heia – veien. Denne avstigningsplassen må sikres bedre

4.3.5 Skolevei fra Erikstad (E)

Skoleveiene fra Erikstad fram til ny skole på Vestmyra vil i stor grad være preget av hvilke kryssingspunkter en velger på Rv 80. En omlegging av Rv 80 fra Klungset og opp til E6 ved Vestmyra er under planlegging, men på grunn av problemer med kvikkleir i området, er det foreløpig usikkert når denne omleggingen av Rv 80 vil bli gjennomført. Inntil videre må det derfor planlegges kryssing av Rv 80 ut fra dagens trafikkbilde i et 20-årsperspektiv.



Figur 38. Ny trase for RV 80 er skissert med stiplet orange linje. Fotgjengeroverganger er markert med stjerne. Umerkede overganger er markert med rød sirkel.

Kryssing ved Tareveien.

Krysset ved Tareveien har merket fotgjengerfelt med ekstra belysning. Denne overgangen kan ha betydning for de elevene som bor lengst mot nordvest på Erikstad, men vil neppe være et sentralt kryssingspunkt for elevene mellom Erikstad og Vestmyra skolesenter.

Kryssing ved Tangveien.

Fotgjengerovergangen ved Tangveien er markert med skilt o gekstra belysning. Dette kryssingspunktet er samtidig kryssingspunktet der gang/sykkelveien langs Rv 80 skifter side. Nord og vest for dette kryssingspunktet løper gang/sykkelveien langs nordøstsiden av Rv 80. Gang/sykkelveien på nordøstsiden av Rv 80 starter i krysset med Møllnveien, mens gang/sykkelveien langs sørvestsiden ender i Tangveien.



Figur 39. Kryssing av Rv 80 ved Tangveien. Kilde: Google map.

Umerkede kryssinger av Rv 80

Mellom Tangveien og Myrveien er det to umerkede «snarveier» som krysser Rv 80; mellom Marbakken og Skjerstadveien og en ved og en ved Mosemyrveien (se fig 38). Felles for begge er at de ligger i en kurve, er lite oversiktlige og umerket. Disse vurderes i dagens trafikkbilde som farlige, og det anbefales ikke at disse inngår i skoleveinettet.



Figur 40. «Snarvei» over Rv80 ved Marbakken opp mot Skjerstadveien til venstre i bildet. Her var det tidligere en fotgjengerovergang som nå er fjernet. Se også fig 44. Kilde; Google map.

Kryssing ved Myrveien og ved Kirkeveien.

Kryssingen ved Myrveien og Kirkeveien er markert som fotgjengerovergang med skilt. Begge er aktuelle som kryssingspunkt for elever fra Erikstad – Erikstadveien. Krysset ved Kirkeveien vil føre skoleelevene inn på Kirkeveien som har 30 km/t fartsbegrensning, fartshumper og som er stengt for gjennomkjøring med lastebil.



Figur 41. Kryssingspunkt ved Kirkeveien. Kilde; Google map.

Kryssinger øst for Fauske kirke – mot sentrum.

Det er flere kryssingspunkter øst for Fauske kirke. Disse er markert som fotgjengerovergang med skilt. Disse ligger på en strekning som er oversiktlig og

Erikstadveien.

Nordøst for boligfeltet har Erikstadveien fortau. For øvrig er Erikstadveien en smal landevei uten fortau og med dårlig belysning.

Farvikveien.

Farvikveien er smal, svingete og uten fortau eller andre sikringstiltak. Det bør ikke legges opp til at denne veien brukes som skolevei uten at det gjennomføres omfattende sikringstiltak. Beboerne i området bemerker at Farvikveien brukes som gjennomfartsveg også av lastebiler. Det bør vurderes om også Farvikveien – som Kirkeveien - bør stenges for gjennomkjøring med lastebiler.

Skoleveg E1. Erikstad Nord – Farvikbekken – Vestmyra Boligpark – Vestmyra skole.

Hensikten med denne skolevegen er å lede skoleveitrafikken inn mot sikre kryssingspunkter over Rv 80, og evt sikre disse kryssingspunktene ytterligere.

Reguleringsplanen for Møllnveien (1997) har inntegnet en gang/sykkelvei langs Farvikbekken mellom Rv 80 og opp mot Farvikveien. Det er tegnet inn en forbindelse mellom denne gang/sykkelveien og Møllnveien.

NVE planlegger en elveforebygging langs Farvikbekken mellom Rv 80 og Farvikveien. Denne elveforebyggingen krever at det må bygges en foreløpig vei inn til Farvikdalen. Vi har hatt et møte med NVE den 17. april 2015 der mulighetene for en gang/sykkelvei ble gjennomgått. NVE vil starte dette prosjektet i løpet av 2015. NVE vil bruke myr/leir som masse i motfyllingene.

På grunn av geotekniske forhold vil NVE fraråde at det bygges en G/Svei langs Farvikbekken. I stedet vil NVE anbefale at en G/S-vei følger en eksisterende sti opp til Vestmyra skolepark. Det er i dag etablert en enkel bro over Farvikbekken i denne sammenheng. Vi viser til figur 43 og 45. En ny G/S-vei anbefales ut fra dette lagt opp til Vestmyra Boligpark. På grunn av stigningsforhold og hensynet til universell utforming, kan det være aktuelt å legge denne G/S-vegen i en kurve. Det er foreløpig uklart når dette prosjektet vil bli realisert.



Skoleveien må krysse Rv80. Det foreslås her tre kryssingspunkter fra Erikstad opp mot Møllnveien og Farvikbekken.

- Eksisterende kryssing ved Tareveien
- Eksisterende kryssing ved Tangveien
- Ny kryssing ved Møllnveien.

Eksisterende kryssing ved Tareveien og Tangveien beholdes som i dag. Ny kryssing ved Møllnveien bør etableres som et signalregulert kryssingspunkt ut fra dagens trafikkbilde (50 km/t, ÅDT 5500), og at det forventes at dette vil bli et viktig kryssingspunkt for skoleelever til/fra Erikstadorrådet. Ved å etablere et signallysregulert kryssingspunkt ved Møllnveien, kan man unngå det umerkede kryssingspunktet ved Marbakken. I dette kryssingspunktet bør fyllingen i grøften til Rv80 fjernes (fig 44).

Vi skisserer kryssingspunktene slik:



Figur 43. Kryssingspunkter RV 80, Erikstad nord. Ny G/S-vei opp til Vestmyra boligpark (under prosjektering) er inntegnet. Lengde på ny G/S-vei blir ca 230m.

Kryssing gjennom boligfeltene vil skje i vanlige boliggate med 30 km fartsregulering og begrenset trafikk. Det kreves ikke spesielle tiltak i disse gatene.

Kryssing av Farvikveien må sikres ved merket / forhøyet fotgjengerfelt.



Figur 44. RV80. Kryssingspunkt ved Marbakken. Se også fig 40. Her bør fyllingen i grøften fjernes. Foto 20.04.15. M. Selnes



Figur 45. Farvikkbekken ved Møllnveien. Foto 20.04.15. M. Selnes

Skoleveg E2. Erikstad sør - Kirkeveien.

Hensikten med denne skolevegen er å «sluse» elevtrafikken mot Kirkeveien og etablere en trygg passasje over Rv80 ved krysset til Kirkeveien. Kirkeveien fram til Vestmyra Skolesenter er etablert med fortau, 30 km/t fartsregulering, fartshumper og stenging for gjennomkjøring av lastebiler, og Kirkeveien regnes derfor som en trygg skolevei uten flere tiltak.

Kryssing av Rv 80 mellom Kirkeveien og sentrum skjer på oversiktlige kryssingspunkter, og det foreslås ikke ytterligere tiltak her.

Veg gjennom bebyggelsen anses som trygg med unntak av sørvestre del av Erikstadveien.



Figur 46. Erikstadveien mot nord – mellom kryss med Solvollveien og Heiskarveien. Kilde: Google Earth.

Den nordligste delen (fra x Heiskarveien - det nordligste boligfeltet) av Erikstadveien har fortau. For øvrig mangler Erikstadveien fortau og har i tillegg en ikke-tilstrekkelig belysning. Det bør etableres fortau fra krysset med Solvollveien og bedre belysning på strekningen mellom Solvollveien og Heiskarveien.

I forbindelse med å trygge skoleveiene foreslås ikke ytterligere nye tiltak i Erikstadveien. Imidlertid bør denne veien sikres bedre i forbindelse med å sikre adkomst til badeplassen ved Stranda – Naustbergan. Det er i dag gangveg fra Erikstad skole fram til badeplassen.

Kryssing med Rv 80 foreslås lagt til krysset med Kirkeveien (se Fig 41.). Krysset med Mosemyrveien bør unngås som skolevei. Krysset med Myrveien kan ligge som i dag uten ytterligere tiltak. Krysset med Kirkeveien bør sikres som et signalregulert kryssingspunkt ut fra dagens trafikkbilde (50 km/t, ÅDT 5500), og at det forventes at dette vil bli et viktig kryssingspunkt for skoleelever til/fra Erikstadorrådet. Ved å etablere et signallysregulert kryssingspunkt ved Kirkeveien, kan man unngå det umerkede kryssingspunktet ved Mosemyrveien.

Anbefalte tiltak.

- Det bør etableres et kryssingspunkt (fotgjengerovergang) ved Rv80 x Møllnveien. Kryssingspunktet bør skiltes som fotgjengerovergang og signallysreguleres.
- I samarbeid med NVE bør det etableres en gang/sykkelvei fra Møllnveien og opp mot Vestmyra Boligpark når dette boligprosjektet realiseres.
- Fortau langs Erikstadveien bør forlenges sørvestover til kryss med Solvollveien.
- Krysset Rv80 x Kirkeveien bør signallysreguleres.

4.3.6 Skolevei fra Hauan til Finneid (F)



Figur 47. Rognvegen mellom Hauan og Finneid under bygging i 2012. Vegen har nå fast dekke, fartsgrense 50 km/t og belysning. Adskilt gang/sykkelbane. Kilde: Google Earth.

Det er 64 barn som vil benytte skoleveien mellom Hauan og Finneid. Barna vil benytte bolig gatene som munner ut i Rognveien. Alle barna vil deretter kunne gå eller sykle på adskilt gang-/sykkelveg helt fram til Finneid skole. Fartsgrensen på strekningen er 50 km/t².

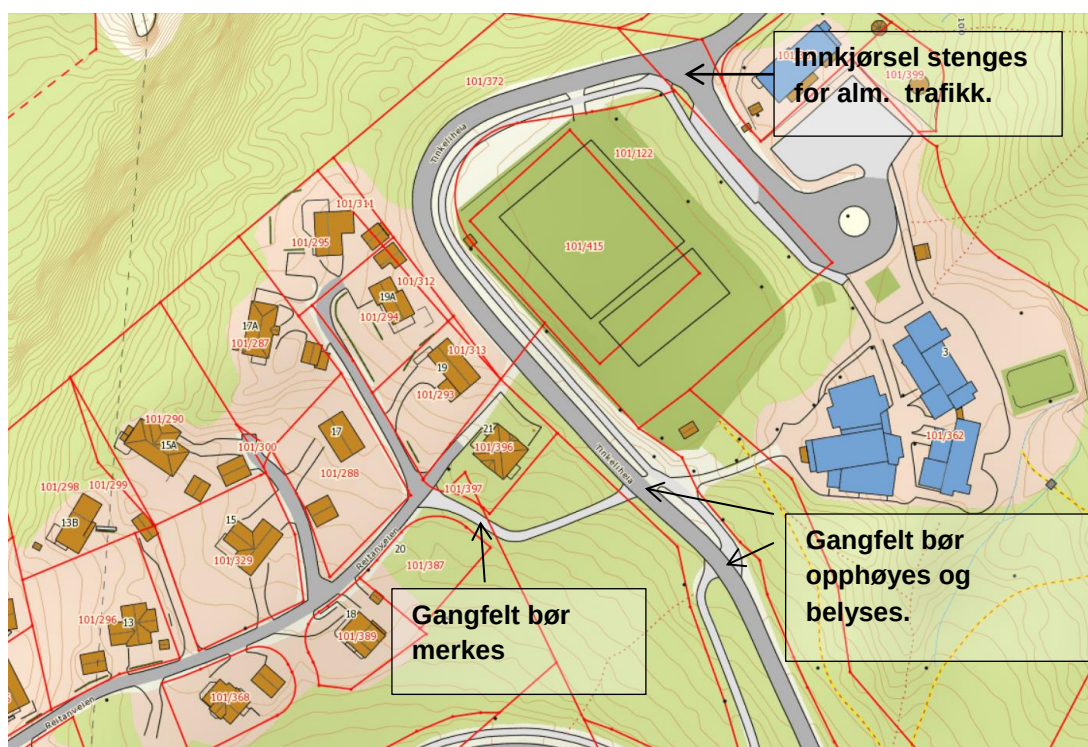
Dette er en vegstrekning som er nyopprustet med god belysning. Tiltak som belysning er viktig i forhold til trygghetsfølelsen til barna, som skal bruke veien til/fra skolen også i mørketida. Gang-/sykkelvegen må rustes opp helt fram til skolen.

² Fartsgrense hentet fra Statens vegvesen Vegkart og observert. Skiltet på bildet fig 47 viser 40 km/t (2012).

Området er regulert til boligbygging, slik at det med tiden ikke vil ligge så ødselig til som i dag. Ved utbygging av nye boligområder er det viktig å ivareta nødvendig friskt i forhold til syklist på gang-/sykkelvegen.

To gangveier krysser veien Tinkeliheia ved skolen. Kryssingen av Tinkeliheia bør sikres bedre med opphøyet gangfelt med ekstra belysning. Innkjørsel til barnehagen og skolen bør stenges for alminnelig trafikk og forbeholdes buss, varetransport, ansatte og transport av bevegelseshemmede.

Gangveien fra Reitanveien bør merkes som gangveg og rustes opp. Dette er en midlertidig vei som ikke er forankret i reguleringsplanen.



Figur 48. Situasjonen ved Finneid skole og barnehagen / fotballbanen. Utsnitt av Norgeskartet.no

Anbefalte tiltak

- Belysning og ivaretagelse av friskt ved kryssende veger
- Sikre og merke gang/sykkelveg helt fram til skoleområdet
- Kryssing av Tinkeliheia ved skolen bør sikres med opphøyet gangfelt og lyssettes.
- Innkjørsel til skolen / barnehagen bør stenges for alminnelig ferdsel. Dette må vurderes i forhold til småbarnsforeldres transportbehov til/fra barnehagen.

- I krysset mellom Vatnbygdveien og Heia (veien opp til Finneid skole), settes elevene av bussen på en umerket utsparring i Heia – veien. Denne avstigningsplassen må sikres bedre.

5 Oppsummering og anbefaling

Det bør etableres et helhetlig gang/sykkelvegtilbud til skolesenteret på Vestmyra med bruk av gang-/sykkelveger og bruk av eksisterende små boliggtater der det er begrenset hastighet og begrenset trafikk.

Dette nettverket av Gang- og sykkelveier må koordineres med Statens vegvesens plan for Gang- og sykkelveinett i og omkring Fauske

Dersom det bygget et helhetlig tilbud for gående og syklende, vil dagens rutevalg kunne endres. Det er derfor viktig å diskutere hvilke ruter som ønskes prioritert.

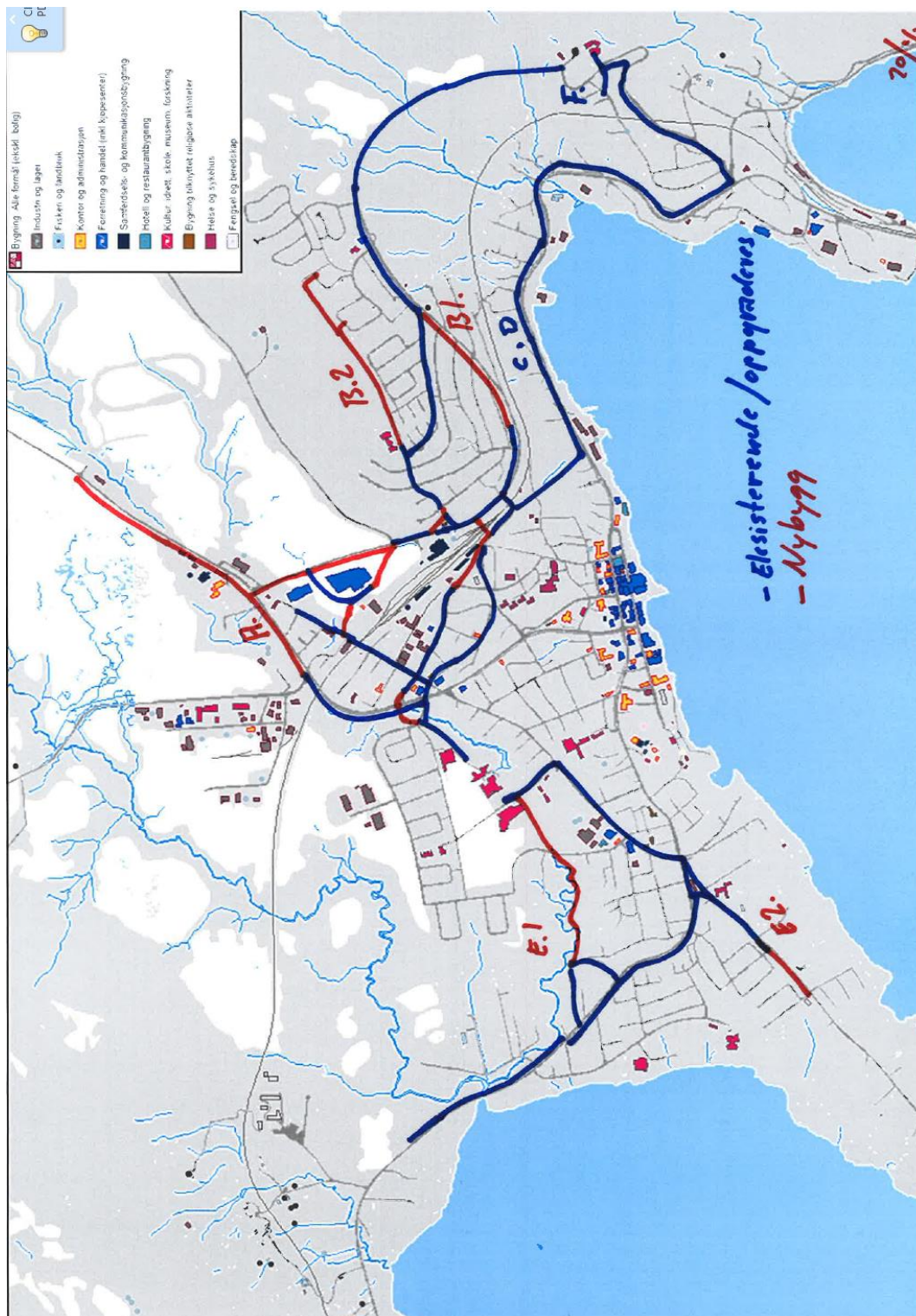
Generelle tiltak er ivaretagelse av frisikt i kryss, avkjørsler og gang-/sykkelveg. Der gang-/sykkelveg krysser veger med stor trafikkmengde bør det etableres opphøyd gangfelt med ekstra belysning av kryssområdet. Når gang-/sykkelveg krysser større veger bør det vurderes å flytte gang-/sykkelvegen 5 m fra hovedvegen, slik at det blir plass til en bil mellom gang-/sykkelveg og hovedveg.

Dersom boligveier skal brukes av alle trafikanter bør det vurderes fartsreducerende tiltak som humper. I de boligveiene med fartsgrense >30 km/t, og der høy fart er et problem bør humper etableres hver 75 m.

I håndbok N100 er det ikke krav om undergang før gjennomsnittstrafikken (ÅDT) er over 6000 kjt./døgn. I dag er trafikken i underkant av 6000 kjt./døgn. Dersom det ikke foreligger reelle planer for bygging av ny E6, må det forutsettes at trafikken vil passere denne grensen ganske fort når rv. 80 flyttes nord for skoleområdet. Planskilt kryssing av E6 med undergang og signalregulering av gangfelt bør derfor etableres og prioriteres.

5.1 OPPSUMMERING AV SKOLEVEGER PÅ FAUSKE – KART.

Anbefalte skoleveier på Fauske etter ny skolestruktur kan skisseres slik. Vi viser til kap 4.3 for detaljer.



Figur 49. Kart over skoleveger i Fauske.

5.2 TILTAK – PRIORITERT.

Vi anbefaler at følgende tiltak gjennomføres for å sikre skoleveier fram til Vestmyra skolesenter.

I hovedtrekk prioriterer vi slik i rekkefølge:

1. Sikring av bussholdeplassene ved Gartneriet og Heiaveien.
2. Tiltak for kryssing av E6
3. Tiltak for kryssing av Rv80
4. Tiltak omkring Terminalveien / Jernbanestasjonen
5. Tiltak omkring Finneid skole
6. Øvrige tiltak.

Denne prioriteringen er ingen rekkefølge som krever at tiltak 1 må ferdigstilles før tiltak 2 osv. Prioriteringen gir et uttrykk for de viktigste tiltakene som må gjennomføres i forhold til å skape trygg skolevei. Dette er videre detaljert i tabell 7 (neste side).

Tabell 7. Anbefalte tiltak i prioritert rekkefølge.

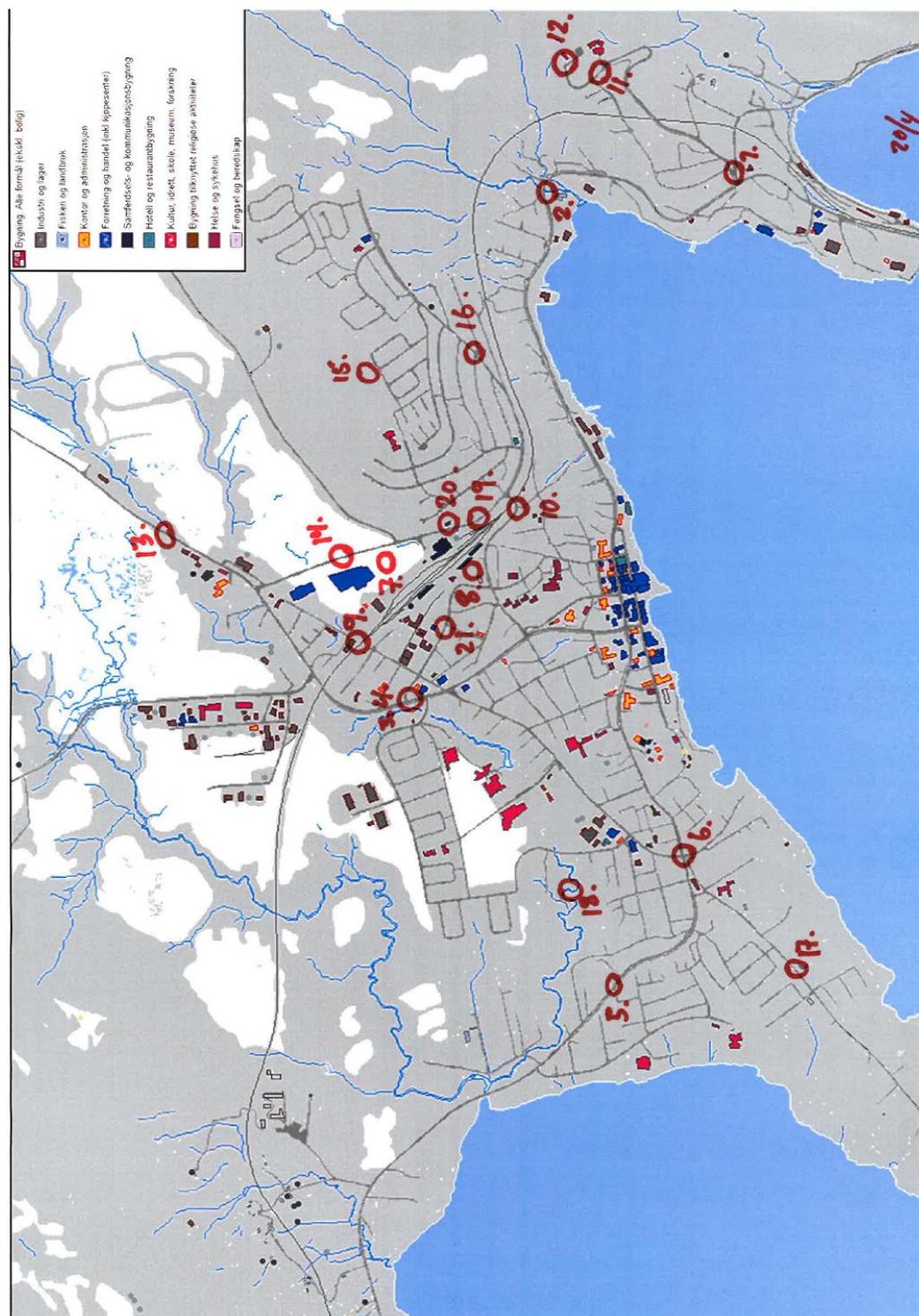
Tiltak	Veg / gate	Skoleveg	Beskrivelse	Reguleringsplan	Tiltaksansvarlig
1	Buss	F	I krysset mellom Vatnbygdveien og Heia (veien opp til Finneid skole), settes elevene av på en umerket utsparring i Heia – veien. Denne avstigningsplassen må sikres bedre	Ikke krav	Fauske kommune
2	Buss E6	D	Sikre buss på/avstigning i østgående retning ved Gartneriet.	Detaljplan	SVV
3	E6	B	Kulvert under E6 nord for Nico-krysset. Statsskogtomta	Egen reguleringsplan	SVV
4	E6	B	Lysregulert kryssing av E6 ved Nicokrysset. Sikring av busslommer ved Nico-krysset.	Ikke krav ved lysregulering. Busslommer er innregulert.	SVV
5	Rv80	E	Lysregulert kryssing av Rv 80 ved Møllnveien	Ikke krav	SVV
6	Rv80	E	Lysregulert kryssing av RV 80 ved Kirkeveien	Ikke krav	SVV
7	Eiaveien Terminalveien	B	Sammenhengende Gang-sykkelvei mellom Eiaveien og Terminalveien x Holtanveien. Opphøyet og belyst gangfelt over Terminalveien i X Holtanveien. 153 m ny G/S-vei.	Reguleringsendring av eksisterende plan	Fauske Kommune
8	Stasjonen- Kobberveien	B	Opphøyet gangfelt ved Stasjonen. G/S-veg langs parkeringsplassen fram til Marmorveien. 206m ny G/S vei.	Reguleringsendring av eksisterende plan	Fauske kommune.
9	Eiaveien	B	Lys i kulverten under jernbanen i Eiaveien	Ikke krav	Fauske kommune
10	Stasjonen – Bremsebakken	B	Forsterking av fortau, G/S vei over brua øst for Stasjonen og fram til Stasjonen. 3,5 m bredde. 307 m G/S-vei	Reguleringsendring av eksisterende plan	Fauske kommune (i samarbeid med Jernbanever

					ket).
10 b			Alternativt: G/S bru over jernbanesporene. 81 m g/s bru		
11	Tinkelheia	F	Oppgradere gangfelt med merking og belysning sør for skolen.	Reguleringsendring	Fauske kommune
12	Innkjørset til skolen	F	Adgangsbegrense innkjørset til skolen	Ikke krav	Fauske kommune
13	E6	A	Bygge gang-/sykkelveg med 3,5 m og trafikkdelers på 1,5 m fra Løvgavlveien og nordover mot Hjemås. 1,56 km ny G/S-vei	Reguleringsplan	SVV
14	Terminaleveien	B	Bygge gang-/sykkelveg med 3,5 m og trafikkdelers på 1,5 m. 563 m ny G/S vei.	Reguleringsplan	SVV / Fauske kommune
15	Hauan – Skjåheia	B	Oppgradere lysløypa fra Hauanskolen opp mot Skjåheia som vist i reguleringsplanen for Skjåheia. 704 m ny G/S vei.	Reguleringsplan eksisterer	Fauske kommune
16	Rognveien	B	Oppgradere eksisterende Gang/sykkelvei og fortau.	Ikke krav	Fauske kommune
17	Erikstadveien	E	Forlenge eksisterende fortau til x Solvollveien. 230 m fortau 3m.	Reguleringsplan	Fauske kommune
18	Farvikbekken	E	Bygge ny GS-vei fra Møllneveien – via Farvikbekken og opp mot Vestmyra Boligpark. 230m ny G/S vei fra Møllneveien til Vestmyra Boligpark.	Endring av eks reguleringsplan	Fauske kommune
19	Grønåsveien/Terminalveien	B	Stenge veien for gjennomkjøring med lastebil.	Ikke krav	SVV / Fauske kommune.
20	Haubakken – Grønåsv	B	Ny gang / sykkelvei bak Forsamlingshuset i Grønåsveien.	Reguleringsplan	Fauske kommune

	eien				
21	Malmveien/ Marmorveien	B	Vurdere om det skal utføres tiltak på disse boligveiene for å ivareta skoleveien.		
22	Farvikveien	E	Skilte Farvikveien. Stenge veien for gjennomkjøring med lastebil		

5.3 KART OVER TILTAK

Tiltakene i kapitlet foran vises på følgende kartskisse:



Figur 50 Kart over tiltak

5.4 KOSTNADSBEREGNING

Det er ikke tatt med løsmasser, grøfter og graving. Kostnadsberegningene omfatter kun fra planum veg og oppover.

Kalkylen gir ut tre priser.

- 1) Basiskostnad er den kostnaden som fremkommer ved tradisjonell estimering og erfaringstall uten vurdering av usikkerhet.
- 2) Forventet prosjektkostnad er det uttrykket for hvor mye det er forventet at prosjektet skal koste når det er fullført. Kostnadene vil med 50% sannsynlighet komme under dette nivået.
- 3) Foreslått kostnadsramme angir summen det er 85% sannsynlig prosjektet kommer under. (Usikkerhetsavsetningen disponeres vanligvis av prosjekteieren).

Vi gjengir her (tabell 8) en priskalkyle basert på 85% sannsynlighet etter alternativ 3 foran.

Tiltak	Navn	Statlig vei	Kommunal vei	Merknader
1	Bussholdeplass Vatnbygdveien			Ikke beregnet
2	Bussholdeplass E6 Gartneriet			Ikke beregnet
3	Nicokrysset. Kulvert under E6	28 000		
4	Nicokrysset. Lysregulert kryssing	300		
5	Møllnveien. Lysregulert overgang	300		
6	Kirkeveien. Lysregulert overgang	300		
7	Eiaveien - Terminalveien		510	Lys ikke medregnet
8	Stasjonen - Kobbervæien		570	Lys ikke medregnet
9	Eiaveien - lys i kulvert		50	
10	Stasjonen - Bremsebakken		850	
10b	Stasjonen Gangbru			
11	Tinkelheia - Opphøyet og beløyst gangfelt		85	
12	Finneid skole. Innkjørsel			Ikke beregnet
13	E6 Løvgavlén - Hjemås	4 330		Lys ikke medregnet
14	Terminalveien. G/S-vei	1 560		Lys ikke medregnet
15	Hauan - Skjåheia. Lysløypa G/S-veg		1 950	Lys ikke medregnet
16	Rognveien - Oppgradering		200	Anslått kostnad
17	Erikstadveien - Fortau		650	Lys ikke medregnet
18	Møllnveien - Farvikbekken - Vestmyra Boligpark		640	Lys ikke medregnet
19	Grønnåsvæien. Stenging Lastebil			Skilting
20	Haubakken. Forsamlingshuset		90	
21	Malmveien - Marmorveien			Vurdere tiltak
22	Farvikveien. Stenging lastebil			Skilting
	Lys Gang/sykkelvei (belysningsklasse S4)	1 487	1 280	
	Gangbro over jernbanen		27 000	59 m bru. 2x83m lasteramper
	Sum	36 277	33 875	
	Sum total		70 152	

Tabell 8. Beregnede kostnader i 1000 kr. Foreløpige tall.

Kostnadene til lys langs gang/sykkelveier er beregnet etter belysningsklasse S4. Kostnadene til gangbru over jernbanen er beregnet etter den løsningen som er skissert på reguleringsplanen for

stasjonsområdet med ca 59 meter bru og to lasteramper på stasjonssiden hver på 83 meter for å kunne betjene to plattformer i tillegg til kryssing av jernbanesporene mellom stasjonen og Terminalveien.

5.5 ANBEFALING OM VIDERE PROSESS.

En tiltakspakke som sikrer gang/sykkelveier til/fra Vestmyra skole må på plass snarest mulig slik at arbeidet med gang/sykkelveier er igangsatt innen skolestart i 2016.

Det bør i samråd med Fauske kommune gjennomføres en prioritering av tiltakene slik at de mest tidkrevende / de viktigste tiltakene igangsettes først. Det bør i denne sammenheng gjennomføres et mer nøyaktig kostnadsoverslag som også omfatter grunnarbeider og kostnader til grunnnervervelse.

Enkelte av tiltakene er allerede tatt inn i eksisterende planverk og krever ikke endring av reguleringsplan. Tiltak som kun innebærer oppgradering av eksisterende anlegg krever heller ikke reguleringsendring. Andre tiltak (bygging / utvidelse av anlegg) krever endring av reguleringsplan. Det må derfor tas tidsmessig høyde for å gjennomføre planprosesser for å få gjennomført tiltakene.

Parallelt med avklaring av planstatus for tiltakene, kan det startes prosjektering av tiltakene. Prosjektering vil kunne avklare detaljutforming og kostnad ved gjennomføring av tiltakene.

6 Kilder, Figur- og tabelliste. Kilder.

6.1 FIGURLISTE

- Figur 1 Gang-/sykkelveg (mål i m). Kilde: Håndbok N100
- Figur 2 Sykkelveg med fortau (mål i m). Kilde: Håndbok N100
- Figur 3. Sikt mellom gang-/sykkelveg og veg der syklende har vikeplikt. Utsnitt fra håndbok N100
- Figur 4 Oversikt over dagens skoler og skolekretser. Kilde: Statens vegvesen Barnetråkkregistrering, Fauske øst.
- Figur 5 Kart utarbeidet i forbindelse med barnetråkkregistreringen Fauske Øst. Kilde: Statens vegvesen
- Figur 6. Kart utarbeidet i forbindelse med barnetråkkregistreringen i Fauske Vest. Kilde; Statens vegvesen.
- Figur 7 Overordnet trafikknnett i Fauske med trafikkmengder år 2013. Kilde: Statens vegvesen
- Figur 8. Trafikktall for Jernbaneveien på Fauske i 2014 og 2015 beregnet ut fra faktiske tellinger. Kilde: Statens vegvesen.
- Figur 9. Trafikktall for Terminalveien på Fauske i 2014 og 2015 beregnet ut fra faktiske tellinger. Kilde: Statens vegvesen.
- Figur 10 Trafikktellinger gjennomført i følgende tre tellepunkt. Kilde: Statens vegvesen
- Figur 11 Utsnitt av ulike rutevalg fra Statens vegvesen barnetråkkregistrering
- Figur 12 Vegnett med fartsgrense. Kilde Statens vegvesen Vegkart og google-map
- Figur 13. Trafikkulykker på Fauske i perioden 2003-2013. Kilde: Statens vegvesen
- Figur 14. Ulykker på Eriksstad. Perioden 2003-2013. Kilde: Statens vegvesen
- Figur 15 Registrerte ulykkespunkter 2004-2014 Fauske Øst. Kilde: Statens vegvesen Vegkart
- Figur 16 Oversikt som viser estimert elevtall i 2016. Utsnitt hentet fra Statens vegvesens barnetråkkregistrering
- Figur 17 Oversikt over nye skoleveier for elever i 2016
- Figur 18. Utsnitt av reguleringsplan for Fauske sentrum. Norconsult har her markert endringer i forhold til hva som framkommer i ortofoto over området (j.fr. Figur 5). Referanser til foto.
- Figur 19: Ny gang/sykkelveg under bygging mellom Eiaveien og Handelsparken. Sett fra Eiaveien mot Handelsparken og Hauan. Foto M Selnes05.05.2015
- Figur 20: Ny veg med fortau bak Handelsparken. Denne vegen er planlagt fram til krysset ved Postterminalen.
- Figur 21 Skolevei A-Nord, utsnitt fra barnetråkkregistrering
- Figur 22. Kulverten mellom Sildreveien og Eiaveien. Foto M Selnes
- Figur 23. Lyspunktet i kulverten under jernbanen. Foto M Selnes
- Figur 24. Skolevei B (Hauan skolekrets)
- Figur 25. Skolevei A, B-1, B-2, C og D.

- Figur 26. Bremsebakken. Sett fra jernbanebrua og vestover mot jernbanestasjonen.
Foto: Google earth.
- Figur 27. Gang/sykkelvei mellom Haubakken og Gryttingveien. Tommestokken på bildet er 2 meter. Foto M. Selnes
- Figur 28. Gang/sykkelvei mellom Haubakken og Grønåsveien. Spontant anlagt sti ned mot forsamlingshuset til venstre. Sporene i stien viser tydelig foretrukket rute.
Foto M Selnes
- Figur 29. Fortau langs Grønåsveien sett mot nordvest. Postterminalen til venstre. Veg mot Holtan i krysset i bakgrunnen. I dette krysset går Grønåsveien over i Terminalveien. Foto M Selnes
- Figur 30 Skolevei B – vest
- Figur 31. Gangfelt over E6 mellom Balmigata og Triangelveien. Nicokrysset i bakgrunnen. Kilde: Google earth.
- Figur 32. Nicokrysset. Fuglveien tar av til venstre bak bilen på bildet. Kilde: Google earth
- Figur 33. Kryss mellom E6 og Fuglveien. Fuglveien tar inn til venstre i bildet. Gang/sykkelvei langs E6. Fortau langs Fuglveiens sørside. Kilde: Google earth.
- Figur 34. Mulig gang-/sykkelveg langs parkeringsplassen
- Figur 35. «Snarvei» fra Jernbanens parkeringsplass mot Marmorveien
- Figur 36. Øvre del av Bremsebakken. Foto M Selnes
- Figur 37. Nedre del av Bremsebakken. Foto M Selnes
- Figur 38. Ny trase for RV 80 er skissert med stiptet orange linje. Fotgjengeroverganger er markert med stjerne. Umerkede overganger er markert med rød sirkel.
- Figur 39. Kryssing av Rv 80 ved Tangveien. Kilde: Google map.
- Figur 40. «Snarvei» over Rv80 ved Marbakken opp mot Skjerstadveien til venstre i bildet. Her var det tidligere en fotgjengerovergang som nå er fjernet. Se også fig 44. Kilde; Google map.
- Figur 41. Kryssingspunkt ved Kirkeveien. Kilde; Google map.
- Figur 42. Reguleringsplan. Møllnveien (1997). Kilde: Fauske kommune.
- Figur 43. Kryssingspunkter RV 80, Erikstad nord. Ny G/S-vei opp til Vestmyra boligpark (under prosjektering) er inntegnet. Lengde på ny G/S-vei blir ca 230m.
- Figur 44. RV80. Kryssingspunkt ved Marbakken. Se også fig 40. Her bør fyllingen i grøften fjernes. Foto 20.04.15. M. Selnes
- Figur 45. Farvikbekken ved Møllnveien. Foto 20.04.15. M. Selnes
- Figur 46. Erikstadveien mot nord – mellom kryss med Solvollveien og Heiskarveien.
Kilde: Google Earth.
- Figur 47. Rognvegen mellom Haugan og Finneid under bygging i 2012. Vegen har nå fast dekke, fartsgrense 50 km/t og belysning. Adskilt gang/sykkelbane. Kilde: Google Earth.
- Figur 48. Situasjonen ved Finneid skole og barnehagen / fotballbanen. Utsnitt av Norgeskartet.no
- Figur 49. Kart over skoleveger i Fauske.
- Figur 50 Kart over tiltak

6.2 TABELLISTE

Tabell 1 Maksimal stigning for gang-/sykkelveg

Tabell 2. Elevtall i Fauske kommune. Skoleåret 2012/13. Kilde Fauske kommune.

Tabell 3. Antall fødte barn pr år bosatt i Fauske kommune for perioden 1997 til 2012 fordelt på delområder

Tabell 4. Oversikt over dagens elevtall på de ulike skolene (høsten 2014)

Tabell 5 Trafikkregistrering og foretrukne rutevalg – Fauske Øst

Tabell 6 Oversikt over elever som vil få «ny» skolevei i 2016

Tabell 7. Anbefalte tiltak i prioritert rekkefølge.

Tabell 8. Beregnede kostnader i 1000 kr. Foreløpige tall.

6.3 KILDER

- 1) Omlegging av E6 rundt Fauske. Samfunnsmessige konsekvenser. Norconsult 24.5.14
- 2) Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009 – nøkkelrapport, TØI rapport 1130/2011: <https://www.toi.no/RVU>
- 3) Grunnprognoser for persontransport 2010-2060, TØI rapport 1122/2011: <http://www.ntp.dep.no/Transportanalyser/>
- 4) Nasjonal vegdatabank, NVDB Statens vegvesen
- 5) Statens vegvesen håndbokserie: N100 Veg og gateutforming, V121 Geometrisk utforming av veg- og gatekryss, V122 Sykkelhåndboka, V123 Tilrettelegging for kollektivtransport på veg og V713 Trafikkberegninger
- 6) Statens vegvesen, dataløsning vegkart (flere data tilgjengelig): <https://www.vegvesen.no/vegkart/vegkart>
- 7) Kartportal Salten Regionråd, grunnlagskart. <http://kart.salten.no/>
- 8) Veileder Særlig farlig eller vanskelig skolevei, Trygg trafikk. <http://www.tryggtrafikk.no/tema/skole/skoleskyss/>
- 9) Barnetråkkregistrering Fauske øst, inkludert telling av myke trafikanter. Reguleringsplan E6 Undergang Fauske. Statens vegvesen, september 2014.
- 10) Barnetråkkregistrering. Fauske vest. Trafikksikkerhet på RV 80. Statens vegvesen, februar 2015