



# Trafikksikkerhetsplan for Longyearbyen 2021-2024

Saksnr.: 2021/13

Versjonsnummer	Utarbeidet	Faglig godkjent	System-godkjent	Sist revidert - Dato
1	LIRIS			

# Innhold

<b>1.</b>	<b>Bakgrunn</b> .....	<b>1</b>
<b>2.</b>	<b>Aktører og organisering i trafikksikkerhetsarbeidet</b> .....	<b>1</b>
2.1	Ansvarsfordeling .....	1
2.2	Prosjektgruppa .....	1
2.3	Kilder og metode .....	1
<b>3.</b>	<b>Beskrivelse Longyearbyen</b> .....	<b>3</b>
3.3	Befolkning og bilpark .....	3
3.4	Unike Longyearbyen .....	3
3.5	Veinettet .....	3
3.6	Ulykkessituasjonen .....	4
<b>4.</b>	<b>Mål</b> .....	<b>6</b>
4.1	Hovedmål .....	6
4.2	Delmål .....	6
4.3	Relaterte mål i andre planer .....	7
<b>5.</b>	<b>Tiltak for bedre trafikksikkerhet</b> .....	<b>8</b>
5.1	Risikoatferd i trafikken .....	8
5.2	Befolkningsgrupper .....	9
5.3	Trafikantgrupper/kjøretøygrupper .....	10
5.4	Trafikksikre veier .....	11
5.5	Utvalgte problemområder .....	11
<b>6.</b>	<b>Tiltaksplan</b> .....	<b>14</b>
6.1	Tiltak innen drift og vedlikehold .....	14
6.2	Investerings tiltak .....	14
6.3	Tiltak innen forvaltning .....	15
<b>7.</b>	<b>Vedlegg</b> .....	<b>16</b>
7.1	Trafikksikkerhetsvurdering etter Statens vegvesens metode for Trafikksikkerhetsrevisjoner og inspeksjoner (Hb V720), gjennomført i 2019 .....	16
8.2	Handlingsprogram 2012-2015 med kommentarer og status per januar 2020 .....	21

# 1. Bakgrunn

Longyearbyen lokalstyre har ansvaret for drift og vedlikehold av store deler av Longyearbyens veinett. I dette ligger det også et ansvar for trafikksikkerhet som handler om å kunne bevege seg trygt i sitt lokalmiljø, enten man er fotgjenger, syklist eller bilist – barn, ungdom eller voksen.

Foregående trafikksikkerhetsplan (TS-plan) var fra perioden 2012-2015. Planen blir nå revidert i henhold til planstrategi for 2020-2024. TS-planen utarbeides av trafikksikkerhetsutvalget som består av administrasjonen i Longyearbyen lokalstyre og sysselmannen som trafikkmyndighet.

Trafikksikkerhetsplanen 2021-2024 skal danne grunnlag for videreføringen av trafikksikkerhetsarbeidet i Longyearbyen og skal resultere i en tiltaksplan for fysiske tiltak. Disse innarbeides i hovedplanen for vei og nærmiljø. Noen av tiltakene vil forutsette plantiltak som må innarbeides i arealplan ved rullering.

## 2. Aktører og organisering i trafikksikkerhetsarbeidet

### 2.1 Ansvarsfordeling

Nærings- og fiskeridepartementet er grunneier for alle veier i og rundt Longyearbyen. Longyearbyen lokalstyre (LL) har etter Svalbardloven §§31 og 33 ansvaret for infrastruktur i Longyearbyen arealplanområde. Etter ansvarsavtale mellom LL og Store Norske Spitsbergen Kullkompani (SNSK) fra 2008 skal vedrift og vedlikehold av veier innenfor arealplanområdet utføres av LL (med unntak av enkelte strekninger). Veglova gjelder ikke for Svalbard. Deler av vegtrafikkloven er hjemlet i egen forskrift for Svalbard.

Sysselmannen på Svalbard er vei-, trafikk- og skiltmyndighet i Longyearbyen og kan gi særlige trafikkbestemmelser for Svalbard.

### 2.2 Prosjektgruppa

Prosjektgruppa har bestått av

- Lillian Risvaag, driftsingeniør vei og nærmiljø, Longyearbyen lokalstyre
- John Haugen, arealplanlegger, Longyearbyen lokalstyre
- Anders Haugerud, sysselmannsførstebetjent, Sysselmannen på Svalbard

Alle strategiske mål og retningslinjer vedtas i lokalstyre med underutvalg.

### 2.3 Kilder og metode

Trafikksikkerhetsplanen baser seg på ulike kilder og metoder. Underliggende metode for vurdering av potensielle tiltak er Statens vegvesens metode for trafikksikkerhetsvurdering (håndbok 720)<sup>1</sup> og Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021<sup>2</sup>.

For medvirkning og innspill til hvilke områder der trafikksikkerheten oppleves utrygg har vi sett på historiske tilbakemeldinger fra innbyggere sendt til lokalstyre,

---

<sup>1</sup> Statens vegvesens håndbok [V720](#), Trafikksikkerhetsrevisjoner og – inspeksjoner.

<sup>2</sup> Tiltaksplanen finnes [her](#)

innbyggerundersøkelsen 2021 og prosjektet «Folk om Longyearbyen som fysisk ramme»<sup>3</sup>, som er utført av LPO arkitekter og Svalbard Social Science Initiativ (SSSI). Disse kildene er vurdert som tilstrekkelig grunnlag for et førsteutkast, men ved å sende trafikksikkerhetsplanen ut på offentlig høring vil man kunne få et bredere bilde av hvordan folk oppfatter dagens situasjon.

Det er holdt ett fysisk møte med ulike aktører som driver med scooteraktiviteter for turister. Her ble det diskutert problematikk rundt scootertrafikk, særlig i sentrumsområdet. Det er også tatt flere runder for å observere hvor det kjøres scooter i byen. Dette er dokumentert med bilder og er registrert i kart. Se eksempel fra vei 221 og 500 nedenfor



---

<sup>3</sup> Se informasjon [her](#)

### 3. Beskrivelse Longyearbyen

#### 3.3 Befolkning og bilpark

Bosettingene Longyearbyen og Ny-Ålesund hadde 2417 innbyggere pr. siste kvartal 2020. Dette er en 18 prosent økning i folketallet fra 2010 (tall fra SSB). Om lag 1/3 av disse er utenlandske statsborgere. 14% av befolkningen er mellom 0 og 15 år og inkluderer man gruppen fra 16 til 19 pr utgjør de 18 prosent av befolkningen i de norske bosettingene.

Siden 2012 har antall person- og varebiler i Longyearbyen økt med 10%. Fra 1088 i 2012 til 1200 i 2021, folketallet har i samme periode økt med 14%. Antallet registrerte snøscootere er nesten tredoblet på seks år, fra 980 stk i 2015 til 2750 stk i 2021.



Befolkningspyramide over befolkningen på Svalbard og Fastlands-Norge etter kjønn og alder Kilde: SSB

#### Fremtidig utvikling

Det er vanskelig å forutsi fremtidig utvikling i Longyearbyen og derfor er vurderingene rundt trafiksikkerhet basert på situasjonen slik den var i året før Corona. Dette innebærer for eksempel betydelig flere turister enn vi har sett det siste halvannet året med de restriksjonene som har vært. Vi må regne med at vi komme tilbake til en normalsituasjon innen få år.

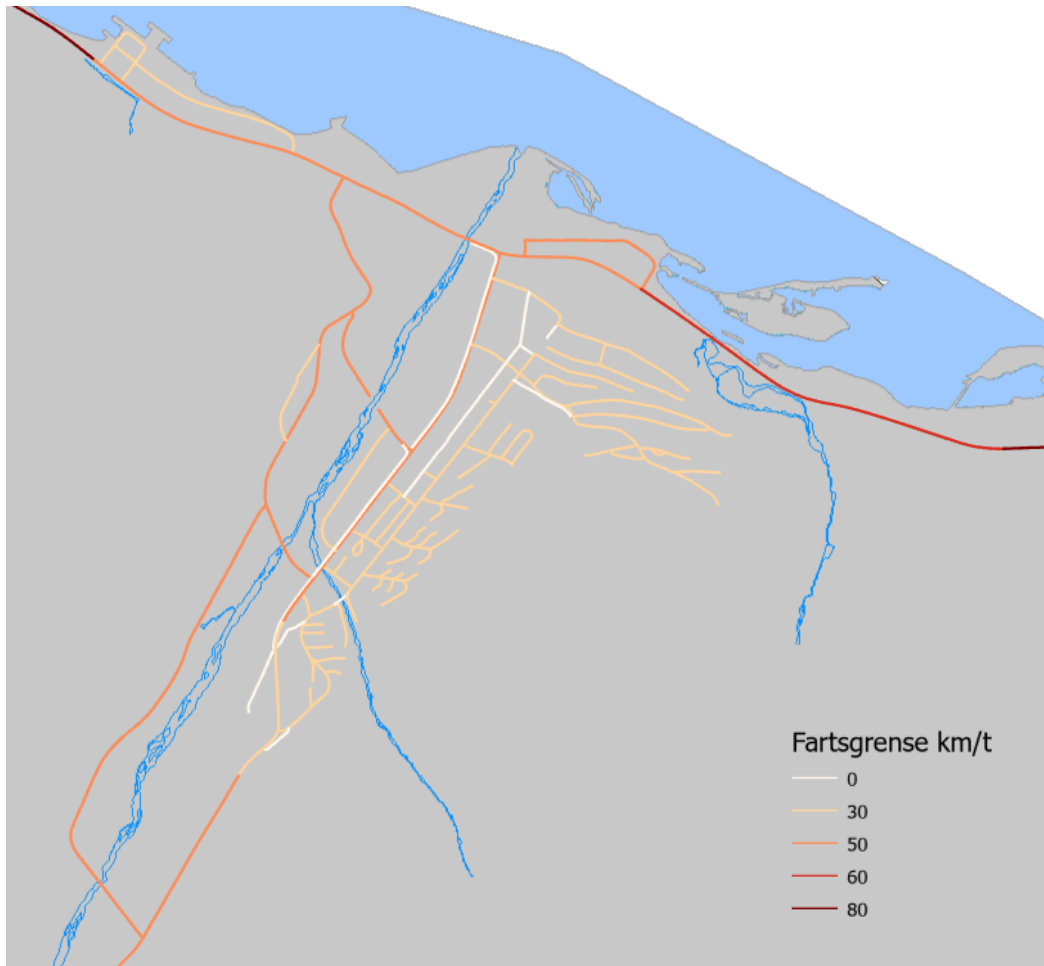
#### 3.4 Unike Longyearbyen

Longyearbyen er ikke bare fastboende, biler og scootere. Det er mange andre faktorer som spiller inn i dette samfunnet som det kanskje ikke finnes maken til i en tilsvarende kommune på fastlandet. For eksempel har vi svært mange hunder her. På vinteren kan man se hundspann, både private og kommersielle, ferdes i utmarka. På sommeren løper disse langs veiene, både i Adventdalen og på Bjørndalsveien. Det tilbys også ATV-turer langs veiene våre om sommeren. Som turist kan du også få guidede turer med buss, som gjerne stopper langs veien for at alle skal få ta bilde av isbjørnskilt. Med andre ord er det mange som deler på veien, og det er viktig å se på samspillet mellom disse. Både de myke og de harde trafikantene.

#### 3.5 Veinettet

Veinettet i og ved Longyearbyen består av totalt ca. 50 km vei, der de aller fleste driftes og vedlikeholdes av Longyearbyen lokalstyre og dermed omtales som offentlige veier. Dette utgjør ca. 46 km og av dette er 25 km asfalterte veier mens 21 km er grusveier. Langs

veinettet er det bruk av fartsgrensene 30-sone, 50, 60 og 80 km/t. Sentrum er i hovedsak innenfor en 30-sone, med unntak av hovedveien (vei 500) som har fartsgrense 50 km/t. Foran skolen og Polarflokken barnehage er det en tidsbegrenset 30-sone langs vei 100 som ellers har fartsgrense 50 km/t. Byens eneste 60-sone går fra SSU og forbi byens hundegård. 80-sonene går på vei 400 og vei 600, henholdsvis i Adventdalen og fra bykaia til flyplassen.



Bilde: Fartsgrenser i sentrum. Strekninger med 0 km/t er gang- og sykkelveier/fortau. Veier som ikke vises i kartet har ingen definert fartsgrense.

### 3.6 Ulykkessituasjonen

Det har per dags dato ikke vært noen alvorlige trafikkulykker (ulykker med personskader) i Longyearbyen. Sysselmannen registrerer alvorlige hendelser som involverer personskade, men har ingen trafikkulykker i sine registre. Mindre hendelser med kun materielle skader blir ikke registrert. På grunn av dette har vi ingen tall eller statistikk å se til ved vurderingen av trafiksikkerheten i byen og ser derfor til nasjonale mål og statistikk, men med lokale forhold i fokus. Longyearbyen har et lite veinett i antall kilometer der kun veier utenfor sentrum har fartsgrense over 60 km/t. Store deler av byens veinett har fartsgrense 30 eller 50 km/t.

#### Problemområder

Problemområder som går igjen etter tilbakemelding fra innbyggere er;

- Problematiske kryss:
  - Kryss Hilmar Rekstens vei/vei 232
    - Høy fart på biler inn i krysset, særlig vei 232/229
    - Manglende tilbud for myke trafikanter
    - Dårlig sikt
  - Kryss vei 400/600 og vei 500 (UNIS-krysset)
    - Dårlig belyst
    - Blanding av gående, syklende, biler, tunge kjøretøy og scootere
- Manglende tilbud til myke trafikanter:
  - Vei 400, fra sentrum til byens hundegård
  - Vei 600, i hovedsak mellom bykaia og Longyearelva
  - Vei 232, videre oppover i Gruvedalen fra 232.10 mot høydebassenget
  - Vei 229 (mellom sykehuset og Polarhotellet)
  - Vei 200, Hilmar Rekstens vei
  - Kryss Hilmar Rekstens/vei 232
- Dårlig organisert/definert scootertrafikk og –traseer i og rundt sentrum
  - UNIS-krysset
  - Manglende tilkomst til Longyearelva
    - Ikke definert hvor man skal krysse veier
    - Mange følger gangveier
    - Infrastruktur (rør) i veien for tilkomst
  - Strekningen mellom Longyearelva og Autoen
    - Mange avkjørsler
    - Blanding av gående og scootere

Denne listen er ikke uttømmende, men representerer de områdene som oftest går igjen ved tema trafiksikkerhet både i tilbakemeldinger direkte fra publikum og i ulike undersøkelser.



## 4. Mål

Målene for trafikksikkerhetsplanen ble lagt frem for miljø og næringsutvalget, oppvekst og kulturutvalget og ble vedtatt i teknisk utvalg 09.03.21. De er basert på målene fra tidligere trafikksikkerhetsplaner, men er supplert med generelle tiltak som vil bidra til å oppfylle målene. De ulike tiltakene må vurderes i hvert unike tilfelle og det samme gjelder hva som er godt/tilfredsstillende/trygt i hver enkelt situasjon.

### 4.1 Hovedmål

**Trafikksikkerhetsplanen skal bidra til at Longyearbyen er et trygt og trivelig sted å bo og ferdes.**

### 4.2 Delmål

**Skoleveiene<sup>4</sup> skal være trygge**

**Det skal være adskilt gangsoner i 50- og 60-soner, vurdert mot type trafikk (eks mye tungtrafikk eller ikke)**

- I fartssoner under 50 km/t kan andre tiltak vurderes, eks. fartsreducerende tiltak og enveiskjøring
- Trygge krysningspunkt av bilvei. Kan være gangfelt, ekstra belysning og/eller lignende

**Vi skal ha gode og trygge veier i og rundt Longyearbyen**

- God belysning, særlig i kryss
- Gode siktforhold
- Sikre krysningspunkt
- Tilfredsstillende rekkverk der dette er nødvendig
- Konsekvent og riktig skilting
- Regulering av type kjøretøy som får kjøre hvor (tunge kjøretøy)
- Godt driftede veier sommer og vinter
- Sammenhengende veinett for myke trafikanter i Longyeardalen og mellom flyplass i vest og byens hundegård i øst

**Vi skal ha gode ferdselsårer som leder skutertrafikken på klare og entydige merkede veier ut fra og inn i Longyearbyen**

- Tydelig definerte hovedtraseer for scootere i Longyeardalen
- Definerte og tilrettelagte tilkomster til hovedtrasé
- Nødvendig skilting og merking av traseene
- Trygge krysningspunkt av vei og gangvei

---

<sup>4</sup> Skolevei – Regnes først og fremst som veiene fra boligområdene Gruvedalen, Lia, sentrum (vei 217-221), Elvesletta, Haugen og til skolen. Ved en eventuell omgjøring av industriområdet og sjøområdet til boligområder må også disse områdene ivareta sikker skolevei. Dette vil eventuelt implementeres ved revisjon av trafikksikkerhetsplanen.

### **4.3 Relaterte mål i andre planer**

Delmålene er vurdert opp mot og skal gjenspeile mål som er satt i overordnede og andre planer. Under er aktuelle planer oppsummert med særlig relevante mål og delmål.

#### **FNs bærekraftsmål. Fra globale mål til lokal handling i Longyearbyen (2020/1066)**

Mål 11: «Gjøre byer og lokalsamfunn inkluderende, trygge, robuste og bærekraftige»

Delmål for Longyearbyen lokalstyre – Bærekraftige byer og samfunn:

*«Innen 2030 er det i Longyearbyen tilrettelagt for trygge, tilgjengelige og bærekraftige transportløsninger, og bedre sikkerhet på veiene.»*

*«LL etterstreber at alle innbyggere har tilgang til trygge, inkluderende og tilgjengelige rekreasjonsområder/møteplasser og offentlige rom»*

#### **Arealplan for Longyearbyen 2016-2026 (Vedtatt 13.02.17)**

*«Overordnet målsetting er å tilrettelegge for videreutvikling av Longyearbyen som et robust og levedyktig lokalsamfunn med en kvalitet, bredde og variasjon som gjør byen attraktiv å bo i og besøke – og legge til rette for et variert og allsidig næringsliv med både statlige og private aktører»*

#### **Lokalsamfunnsplan 2013-2023**

*Delmål 3. Vi vil ha en miljøbevisst lokalbefolkning som har god tilgang til Longyearbyens nærområder og Svalbards natur*

*3.2 Nærområder: Det er godt tilrettelagt for fysisk aktivitet i Longyearbyens nærområder*

*Delmål 4. Vi vil at Longyearbyen skal være et trygt og attraktivt tettsted*

*Delmål 5. Vi vil ha et godt og robust offentlig tjenestetilbud*

*5.5 Teknisk infrastruktur: Teknisk infrastruktur er dimensjonert for å ivareta etterspørsel, lokalt klima og framtidig utvikling.*

*5.7 Gang- og sykkeltrafikk: Vi skal ha gode og trygge veier i og rundt Longyearbyen som ivaretar myke trafikanter.*

*Delmål 6. Vi vil ha infrastruktur- og logistikk-løsninger som gir et framtidsrettet samfunn*

*6.5 Planberedskap: I arealplanene er det avsatt tilstrekkelige og hensiktsmessige arealer til utvikling av teknisk infrastruktur og samferdselsløsninger*

*Delmål 7. Vi vil ha et levende idretts-, kultur- og fritidstilbud*

*7.1 Variert og inkluderende: Longyearbyen har et variert og inkluderende idretts-, kultur og fritidstilbud, hvor det er plass til alle.*

7.3 Alle bidrar: Longyearbyen lokalstyre, privat arbeids- og næringsliv, organisasjoner og innbyggere er alle bidragsyttere i utviklingen av det lokale idretts-, kultur- og fritidstilbudet

## Temaplan for ferdsel og opplevelse

Har som overordnet mål «...å utarbeide en helhetlig plan for utendørs ferdsel og opplevelser i Longyearbyen».

## Regler, forskrifter og normer

Veglova gjelder ikke for Svalbard, veglovas intensjon om godt vedlikehold av veier legges til grunn for vurderingen i trafikksikkerhetsplan.

Veitrafikkloven gjelder gjennom Forskrift om vegtrafikkloven med forskrifters gyldighet på Svalbard.

Teknisk norm for Longyearbyen klargjør krav til teknisk standard på anleggene som lokalstyre skal eie og overta for drift og vedlikehold. Den inneholder blant annet de krav som ansees nødvendige for å sikre kvaliteten på veiene.

## 5. Tiltak for bedre trafikksikkerhet

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021<sup>5</sup> er en fireårig plan for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Denne legges til grunn som en veiledning ved å definere innsatsområder for arbeidet med trafikksikkerhet.

Under følger de innsatsområdene fra nasjonal tiltaksplan som ansees som mest relevant å jobbe med for å oppfylle målene som er satt for Longyearbyen. Kapitlene for hvert innsatsområde foreslår tiltak som ikke bare er direkte knyttet til utforming av vei og veiareal, men også tiltak som kontroller og kampanjer der flere enn Longyearbyen lokalstyre er ansvarlige. Fysiske tiltak på vei og veiareal diskuteres for konkrete problemområder i kapittel 5.5 og alle foreslåtte tiltak presenteres i foreslått tiltaksplan, i kapittel 6.1 og 6.2.

### 5.1 Risikoatferd i trafikken

Nasjonale tall fra Statens vegvesens ulykkesanalysegrupper, basert på dødsulykker i perioden 2005-2016<sup>6</sup> viser at:

- For høy fart har vært en sannsynlig medvirkende faktor i 42% av dødsulykkene
- Rus har vært en sannsynlig medvirkende faktor i minst 21% av dødsulykkene
- 40 % av de drepte i bil brukte ikke bilbelte eller var feilsikret

### Fart

- Fartskontroller
- Riktige fartsgrenser

---

<sup>5</sup> Tiltaksplanen finnes [her](#)

<sup>6</sup> Dybdeanalysene finnes [her](#)

- Veiutforming: Sørge for at sjåføren får en umiddelbar forståelse av hvilken fart og hensynsgrad som er riktig. Dette gjelder ved planlegging av nye veier og omlegging av gamle
- Fartskampanje

## **Rus**

- Kontrollvirksomhet

## **Bilbelte**

- Kontrollvirksomhet
- Riktig bilbeltebruk av voksne og ved sikring av barn
  - o Informasjon og kampanjer

## **5.2 Befolkningsgrupper**

Ulykkesstatistikken viser at risikoen for å bli drept eller hardt skadd i trafikken er ulik for ulike aldersgrupper<sup>7</sup>. Selv om det på nasjonalt nivå er få barn og unge i alderen 0-14 år som blir drept eller hardt skadet i trafikken, er det likevel gode grunner til å prioritere tiltak rettet mot denne aldersgruppen. De er små av vekst og har begrenset synsfelt. De forutser ikke farlige situasjoner og er impulsive. Kroppene deres tåler ikke like mye som voksne. Unge mellom 16-21 år er de som er høyest representert i ulykker nasjonalt, først som moped/lettmotorsykkelførere, deretter som ferske bilister med manglende erfaring.

I likhet med mange andre steder er det grupper av mennesker som ikke kjenner så godt til det norske språket og man må sikre at trafikksystemene er så intuitive at alle kan forstå uten nærmere forklaring. Annen informasjon som omhandler trafikksikkerhet bør kommuniseres på en måte så alle kan forstå.

## **Barn**

- Tiltak for trafikkopplæring i barnehage og grunnskole
- Tiltak for trygg skolevei og skoleskyss

## **Ungdom og unge førere**

- Legge til rette for trafikkopplæring av ungdom
- Innføring i scootersikkerhet

## **Turister**

- Intuitivt trafikksystem med tydelig skilting

## **Utenlandske statsborgere**

- Læringsressurser og informasjon som angår trafikksikkerhet på flere språk

---

<sup>7</sup> Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021

### 5.3 Trafikantgrupper/kjøretøygrupper

Det er ulike utfordringer knyttet til de ulike trafikant- og kjøretøygruppene. Nasjonale tall viser at fotgjengere har, sammenlignet med bilførere, 8 ganger større risiko for å bli drept eller hardt skadet i trafikken. For syklister er det samme tallet 13<sup>8</sup>.

For ulike kjøretøygrupper er det vanskelig å sammenligne tall, men ulykker som involverer tyngre kjøretøy er generelt svært alvorlige på grunn av vekt- og masseforskjell mellom de og andre involverte kjøretøy. På fastlandet er det ikke lov å kjøre med uregistrerte maskiner på vei og disse må holde seg innenfor avgrensede anleggsområder. Fordi veiene i Longyearbyen er å anse som anleggsveier, mangler byen regulering av uregistrerte maskiner på veiene. Dette har ført til at hjullaster brukes mye for frakt i byen.

Sjåførere av hjullastere og andre tyngre maskiner kan ha begrenset med utsyn og sikt, og kan være en farlig kombinasjon med fotgjengere, særlig barn, som ikke forstår dette. I vegvesenets temaanalyse av blindsonelykker<sup>9</sup> kommer det frem at det mellom 2005 og 2016 var 88 ulykker mellom store kjøretøy og myke trafikanter. Blant disse er blindsonen en medvirkende årsak i 57% av ulykkene. Totalt har det vært 50 blindsonelykker med 50 drepte syklister og fotgjengere. 60% av involvert kjøretøygruppe var lastebil, 24% anleggsmaskiner som hjullaster, traktor og gravemaskin, mens 8% av involverte kjøretøy var buss.

I en analyse av dødsulykker med gående og syklende i tilknytning til arbeid på/ved veg<sup>10</sup> kommer det frem at det i perioden 2005-2015 ble drept 12 fotgjengere og 9 syklister i totalt 21 ulykker. 6 av de 21 drepte var barn og unge under 16 år, dette utgjør 30%. 43% var eldre over 65 år. 10 av ulykkene skjedde ved påkjørsel i forbindelse med kryssing av vei, 7 av ulykkene ved kryssing av avkjørsel til anleggsområde. Tunge kjøretøy var involvert i 2/3 av alle ulykkene.

#### Gående og syklende

- Fysisk tilrettelegging med sammenhengende veinett for gående og syklende
- God standard på drift og vedlikehold for gående og syklende
- Påvirke til bruk av hjelm og refleks

#### Snøscootere

- Kartlegging av behov og fysisk tilrettelegging av scootertraseer i sentrum
- Informasjon til innbyggere om traseer i sentrum

#### Tunge kjøretøy

- Informasjon om blindsoner og hvordan man skal forholde seg til hjullastere i trafikken eks. ved besøk på skole og i barnehage
- Krav om blindsonespeil på anleggsmaskiner/lastebiler i kontrakter der LL er byggherre

---

<sup>8</sup> Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021

<sup>9</sup> Svv rapport nr. 414: Temaanalyse: Blindsonelykker, Dødsulykker med myke trafikanter i blindsonen til store kjøretøy 2005-2016, finnes [her](#)

<sup>10</sup> Svv rapport nr.680: Temaanalyse av dødsulykker med gående og syklende. I tilknytning til arbeid på/ved veg

## 5.4 Trafikksikre veier

Innsatsområdet trafikksikre veier ser i nasjonal tiltaksplan på konkrete ulykkestyper. Blant annet utforkjøringsulykker og utfordringer ved drift og vedlikehold. Under er det foreslått tiltak som ansees som aktuelle for byen og som ikke kan knyttes til noen av de andre innsatsområdene. Det er veistrekninger i planområdet der utforkjøringsulykker vil kunne ende svært alvorlig. Her er autovern en viktig for økt sikkerhet. Sikre veier krever også godt vedlikehold og krav knyttet til dette. Arbeidsvarsling gjelder ikke ved lov på Svalbard, og det er opp til de som arbeider ved og på vei å varsle for arbeidernes og andres sikkerhet. Dette er tidvis mangelfullt, og det kan oppstå farlige situasjoner særlig om det utføres arbeid der folk går og sykler.

### Utforkjøringsulykker

- Gjennomgang av behov for nytt/oppgradering av rekkverk langs vei og på bruer

### Drift og vedlikehold

- Gode kriterier for drift av vei, som når det skal strøs og brøytes, som er enkel å følge opp av entreprenør
- Vurdere strengere krav til varsling og sikring av arbeid på/ved vei, eks med egen lokal norm gjeldene for alle som utfører slikt arbeid

### Fremtidens veier

- Trafikksikkerhet som fagfelt bør være med i vurderingen av alle delplaner og ved rullering av arealplan. Planer må vurderes i sammenheng med områdene rundt, slik at man får helhetlige og sikre trafikkløsninger.

## 5.5 Utvalgte problemområder

Statistikken fra dybdeanalyser på fastlandet mellom 2010 og 2019<sup>11</sup> viser at faktorer knyttet til vei og veimiljø kan ha medvirket til ulykkene i 28% av tilfellene. Fysiske tiltak kan gjøres på og ved vei for å bedre trafikksikkerheten. Eksempler er bedre belysning, etablering av gangveier, gangfelt og fartsdempende tiltak. Alle slike fysiske tiltak som foreslås i planområdet er listet opp i tiltaksplanen i kapittel 6. Under er det oppsummert diskusjonen rundt utvalgte problemområder med foreslåtte tiltak.

### Krysset Hilmar Rekstens vei (vei 200) /vei 232/229

Det er mange som oppfatter krysset mellom vei 232 og Hilmar Rekstens vei som problematisk. Opprinnelig var trafikken i krysset fordelt på to T-kryss, vei 232/Hilmar Reksten og vei 229/Hilmar Reksten. I delplan for sentrumsområdet<sup>12</sup> ble disse to, av trafikksikkerhetsmessige hensyn, slått sammen i en rundkjøring. I 2019 ble det derimot bygget som et X-kryss. Denne løsningen tillater høy fart gjennom krysset, noe som er en av

---

<sup>11</sup> Svvs rapport nr 691, Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2019

<sup>12</sup> Delplan D36 Delplan for sentrumsområdet med forskningsparken, vedtatt 06.03.17

flere faktorer som gjør at det oppleves utrygt. Vei 229 har en stigning inn mot krysset som fører til noe redusert sikt. Det kan også oppleves vanskelig å se bilene som kommer opp vei 229 på grunn av denne stigningen. Siktlinjene er derimot ivaretatt i alle retninger, og om man overholder fartsgrensen (30-sone) vil man se bilene som kommer i god tid. Belysningen i krysset er ok.

#### *Gangtrafikk*

Krysset er lite/dårlig tilrettelagt for myke trafikanter, med unntak av ny gang/sykkelvei bygget parallelt med vei 232. Selv om fartsgrensen er 30 km/t er dette et av sentrums mest trafikkerte kryss, med både mange biler og myke trafikanter, noe som krever god tilrettelegging.

Hovedtanken er at de gående skal bruke gågata i sentrum som hovedåre mellom nord og sør. De gående fra vei 234 eller lengre nord er tenkt å gå i retning Polarhotellet for så å følge gangsystemet derfra. Slik unngår de å gå i krysset. Gangforbindelsen mellom vei 200 og 234 og Polarhotellet er dårlig belyst og oppleves nok som en omveg for mange.

Gangtrafikken sør for krysset, som ikke skal opp vei 232 men videre i nordlig retning, har ikke noe tilbud pr. i dag og vil måtte gå i veien over krysset eller over vei 232. Det er heller ikke noe tilbud for de som kommer fra nord i Hilmar Rekstens vei og skal nedover vei 229.

#### *Foreslåtte tiltak*

Å etablere rundkjøring som originalt foreslått er et effektivt tiltak for redusere farten gjennom krysset, men det må undersøkes om det er avsatt nok plass i arealplan til et slikt tiltak.

For å få ned farten på bilene foreslås det også fartsdempende tiltak i form av humper, en øst for krysset i vei 232 og en i vest på vei 229 i form av opphevet gangfelt.

Etablering av gangvei/fortau langs vei 229 som regulert i arealplanen vil hjelpe for situasjonen for myke trafikanter, men det må omreguleres for å få gangveien hele veien rundt krysset og nedover i Hilmar Rekstens vei for å sikre trygg kryssing.

De som skal i nordlig retning gjennom krysset kan bruke gangvei langs vei 229 og krysse ved Polarhotellet.

Se forøvrig forslag om enveiskjøring i Hilmar Rekstens vei nedenfor.

### **Hilmar Rekstens vei**

Hilmar Rekstens vei er en av hovedveiene i sentrum. Veien er regulert med 30 km/t, men mange kjører nok fortere da veien er rett og tilsynelatende oversiktlig. Veien brukes av mange ulike trafikanter, både myke og tunge. Blant annet er dette skolevei for svært mange barn, og de myke trafikantene deler veiarealet med bilene. Mellom vei 228 og 230 er det parkering langs veien, men det er regulert parkering forbudt i nordgående kjørefelt fra vei 228. Det går en regulert scooterløype langs Hilmar Rekstens vei og det foregår en del kryssinger av Hilmar Rekstens vei for å komme til Longyearelva og områdene i mellom.

Den manglende trafiksikkerheten viser seg på de tidene av døgnet da barn går til og fra skolen, det står mange biler parkert (særlig ved Kroa) og/eller det er mange som kjører til/fra jobb. Veien har normal bredde (6 meter), men oppleves smalere på vinteren med brøytekanter og ingen veiskulder. Sikten er dårlig når det parkeres langs veien, samtidig er

det mange avkjørsler fra begge sider. Sentrumsplanen har regulert 8 avkjøringer på vestsiden mot sentrum.

#### *Foreslåtte tiltak*

Det anbefales enveisregulering av Hilmar Rekstens vei. Én kjøreretning frigjør areal til myke trafikanter og trafikkbildet blir mer oversiktlig. Arealet som frigjøres kan markeres med heltrukken hvit stripe. Det anbefales enveiskjøring i sørgående retning. Da kan man ha parkering i kjøreretning, og man reduserer antall biler som kjører inn i krysset mot vei 232/229 fra Hilmar Rekstens vei. Det er også mest fornuftig å frigjøre veiarealet mot øst, da det er denne delen av veien de aller fleste skolebarna benytter i dag. Det er også færre avkjørsler å krysse her.

Etablering av en bussholdeplass/-lomme ved gangveien ned fra vei 232 vil gi barna et areal å stå på mens de venter på skolebussen. Dette er i henhold til arealplan.

#### **Manglende tilrettelegging for scooter**

Problemene med scootertrafikken oppstår blant annet der scooterne ikke har noe sted å kjøre enn på vei eller gangareal. Det er særlig uheldig der scootere blandes med myke trafikanter. Ett eksempel er forbindelsen mellom Haugen og Longyearelva. Scootere som kommer ned fra Haugen i nord følger vei 212, krysser vei 500, men på grunn av stor høydeforskjell og ofte høye brøytekanter kommer de seg ikke rett over og følger gangveien ned til vei 505 for så å kjøre ut av veien og ned mot elva.

Haugen er også et eksempel der scooterne følger veien og krysser mange avkjørsler før de kommer ut på definerte traseer. Her kan det oppstå farlige situasjoner både med biltrafikk og myke trafikanter på veg til og fra boliger.

Et annet problem er når snødeponi ligger i veien for scootertrafikk og de blir tvunget ut i veien for å komme frem.

Usikkerhet rundt hvor man faktisk kan kjøre og komme seg frem kan utgjøre en trafikksikkerhetsrisiko, særlig blant nyankomne som har sin første sesong på scooter og turister som leier seg scooter. Dette kan gjøre kjøringen mer uforutsigbar også for andre trafikanter som er i trafikkbildet.

#### *Foreslåtte tiltak*

Først og fremst må ønskede traseer og scooterparkeringer defineres. Derneft må disse tilrettelegges gjennom permanente tiltak, som bruer der dette er nødvendig. Ytterlig tilrettelegging kan gjøres i driftsavtale for vei gjennom tiltak som påkjøring av snø og fjerning av brøytekanter og snødeponi.

Ved de mest trafikkerte kryssingspunktene bør man sette opp fareskilt for å gjøre bilistene oppmerksomme på kryssende scootertrafikk.

Informasjon om hvor traseene går må kommuniseres før hver sesong slik at folk blir veiledet i riktig retning fra første dag med godt føre.

Skilting av selve scootertraseene (med blå unormerte infoskilt) kan være aktuelt og kan vurderes etter at traseer er på plass og tilrettelagt.



## 6. Tiltaksplan

Tiltakene som foreslåes i tiltaksplanen er et resultat av drøftinger rundt målsettingene, problemområder, de ulike innsatsområdene og alle tilbakemeldinger som er gitt før og under prosessen med denne planen. Noen er også overført fra tidligere plan. Alle forslagene skal bidra til at Longyearbyen får tryggere veier for alle trafikanter, med oppfyllelse av målene som er satt i trafikksikkerhetsplanen. Tiltakene er ikke skrevet i prioritert rekkefølge. Antatt kostnad og forslag til når det kan gjennomføres (prioritering) vil bli foreslått i hovedplan for vei og nærmiljø som også skal revideres i 2021. Enkelte tiltak forutsetter plantiltak. Disse kan innarbeides i arealplan ved rullering.

Kapittel 6.1 og 6.2 viser de fysiske tiltakene som skal innlemmes i hovedplan for vei og nærmiljø. Dette er konkrete tiltak av ulik størrelse som vil bli gjort på/ved vei. Kapittel 6.3 er en liste med ikke-fysiske tiltak som kan vurderes også av andre myndigheter og enheter for å bedre trafikksikkerheten i byen. Disse tiltakene er ikke gitt som krav, men som en rettleiding om man ønsker å bidra til trafikksikkerhetsarbeidet. Tiltakene som foreslåes kan også allerede være iverksatt.

### 6.1 Tiltak innen drift og vedlikehold

Tiltak som faller inn under drift og vedlikehold, som kan gjennomføres gjennom dagens rutiner eller som mindre drifts- og vedlikeholdstiltak. Tiltakene er ikke skrevet i prioritert rekkefølge.

Innføre enveiskjøring i Hilmar Rekstens vei. Anbefaling i retning sør, men må vurderes nærmere
Fartshump på vei 232 før kryss mot Hilmar Rekstens vei
Opphevet gangfelt over vei 229 mellom gågata og Polarhotellet.
Etablere bussholdeplass/-lomme m busskur på Hilmar Rekstens vei, rett sør for gangvei ned fra 232
Ny belysning på gangvei mellom vei 234 og Polarhotellet
Etablere gangforbindelse fra gangfelt over vei 500 til gågata/Coop.
Definere scootertraseer og tilrettelegge med nødvendige fysiske tiltak
Påkjøring av snø på definerte krysningspunkt for tilrettelegging langs scootertrase i vintersesong defineres i driftsavtale vei.
Skilting av de viktigste krysningspunkt med fareskilt «Scooter» må defineres i skiltplan
Årlig gjennomgang av lyktestolpene i byen og utskifting der det er nødvendig
Redusert fartsgrense forbi Svalbard Villmarkssenter og byens hundegård defineres i skiltplan

### 6.2 Investerings tiltak

Tiltak som ansees å kreve en større investering og planlegging. Tiltakene er ikke skrevet i prioritert rekkefølge.

Regulere og etablere rundkjøring i krysset Hilmar Rekstens vei/vei 232 med
--

tilhørende
Regulere og etablere gang og sykkelvei i vei 229 inn i Hilmar Rekstens vei for sikker kryssing
Intensivbelysning av alle gangfelt
Gangbru over Longyearelva på vei 600
Kartlegge belysningen av byens kryss og supplere/byte ut der dette er nødvendig.
Samling og kanalisering av inn - /utkjørsel utenfor Lompensenteret / parkering Svalbardbutikken langs vei 500
Bygge fortau videre oppover i Gruvedalen fra slutt av dagens fortau (vei 232 10) som regulert i arealplan
Regulere og bygge gangvei/fortau fra kryss 231, øst for vei 500 til nytt gangfelt mot studentboliger og vei 401
Regulere og bygge gang-sykkelvei/fortau mellom Longyearelva og bykaia.
Utvidet veiskulder mellom SSU og byens hundegård.

### 6.3 Tiltak innen forvaltning

Tiltakene som oppgis under er i stor grad allerede ivaretatt av ulike aktører. Disse er ikke foreslått som krav, men ansees som viktige å opprettholde for å bidra til et trafikksikkert samfunn. Tiltakene er ikke skrevet i prioritert rekkefølge.

Kontrollvirksomhet
Tiltak for trafikkopplæring i barnehage og skole, både barn som går og barn som sykler.
Informasjon om blindsoner på tunge kjøretøy til barn. Eks gjennom besøk på skole og barnehage.
Innføring i scootersikkerhet for ungdom
Læringsressurser og informasjon og trafiksikkerhet på flere språk
Vurdering av trafiksikkerhet som fag for alle del- og arealplaner
Gå ut med informasjon om hvor scootertraseene i sentrum er før hver sesong
Oppdatering i LLs anskaffelseskrav: Krav om blindsonespeil på anleggsmaskiner/lastebiler som skal bruke i kontrakter der LL er byggherre.
Revidere skiltplan
Kartlegging av behovet for nytt/utskifting av eksisterende autovern

## 7. Vedlegg

### 7.1 Trafikksikkerhetsvurdering etter Statens vegvesens metode for Trafikksikkerhetsrevisjoner og inspeksjoner (Hb V720), gjennomført i 2019

Under er det gjort en trafikksikkerhetsvurdering av forhold som foreslås i Vegvesenets håndbok V720 som også er relevant for Longyearbyen.

#### Fartsgrense

Fartsgrensene i Longyearbyen er 30-, 50-, 60- og 80-sone. Disse ansees som ok. Det er hovedsakelig, med unntak av vei 500, 30-sone i sentrum og Gruvedelen hvor det er flest gående.

#### Standardsprang og tilstand dekke

Veiene i Longyearbyen og omegn har både grus- og asfaltdekke. De er i utgangspunktet alle klassifisert som anleggsveier, da vegloven ikke gjelder. Sentrale veier har stort sett asfaltdekke. Fordi asfalten blir fraktet hit med båt er kvaliteten lavere og levetiden kortere på asfalt her enn på fastlandet. Dette fører til:

1. Mange hull og mye oppsprekking av dekket som er et pågående problem da det stadig kommer nye skader. Disse blir tettet med løse masser, noe som ikke er holdbart i lengden. Ved lave hastigheter utgjør ikke hull og sprekker noen stor risiko for kjørende, annet enn at det kan forekomme skader på kjøretøyene. Det kan derimot være en fare for syklende som kan komme i stor fart og miste kontrollen over sykkelen.

Ellers er standardsprangene, for eksempel der en asfaltvei går over til å bli grusvei, i byen uproblematisk da de er oversiktlige og ikke kommer overraskende på de som ferdes der.

#### Tiltak

1. Asfaltering er den umiddelbare løsningen. Da dette ikke kan gjøres hvert år må det kompenseres med tett oppfølging av slag hull og rask tetting med kaldasfalt eller knust asfalt.

#### Kurvatur og siktforhold

Generelt er det greie kurvaturer og siktforhold i byen, med noen unntak:

1. Adkomst ned til/opp fra Svalbard hotell-Polfareren er bratt og kommer rett inn på en vei der går mange myke trafikanter som kommer fra eller skal til gågata. Særlig på vinteren kan det være glatt i denne bakken og med stor fart for å komme opp og ingen plass å stoppe før veikant kan det utgjøre en risiko for de som går langs vei 221.
2. Det står parkert biler langs veiene og gatene i Longyearbyen. Dette gjelder særlig bolig-gater, men også Hilmar Rekstens vei. Dette utgjør siktthinder og er en potensiell fare, selv ved lave hastigheter i bolig-gater.

3. Parkeringsplassen til Coop og parkeringen mellom vei 500 og Lompensenteret har ingen tydelig avkjøring og det kjører biler overalt. Gir en veldig uoversiktlig trafiksituasjon.
4. Villmarkssenteret og hundegården ligger på en slette etter et høybrekk og slak høyresving når du kommer fra byen. Dette gjør at du ikke nødvendigvis ser hva som skjer i området. Det er mange som går i veien her for å se på ærfuglene om sommeren og om vinteren krysser mange hundespann veien Det er 60 sone, men det kjøres nok fortere siden veien før og etter er rett og uten avkjørsler. Flere ærfugler blir påkjørt hver sommer.
5. Avfallscontainere ved Polarflokken barnehage står på parkeringsplassen, rett ved gang og sykkelvei. Biler som skal ut av parkeringen ser ikke de som kommer gående eller syklende frem bak containeren. Farten her er lav for alle trafikanter, så faren for en ulykke er lav, men det kan oppleves ubehagelig og uoversiktlig.

#### **Tiltak**

1. Det er ikke vist en adkomst her i delplan for sentrumsområdet, og den antas stengt. Det trengs ingen tiltak ut over dette.
2. a. Opprettelse av felles parkeringsplasser i boligområdene for å få bilene bort fra gatene.
  - b. Parkering forbudtskilt på strekninger der dette er særlig problem. Må i så fall inn i skiltplan. Det kan tillates varelevering i tilknytning til næring. Dette må sees i sammenheng med at Hilmar Rekstens vei om kun få år kan ha mye mindre viktighet når planene for Lia blir gjennomført.
3. Det bør gjøres noe for å rydde opp i dette området. Rabatter som skiller parkering fra vei og samle bilene for inn og utkjøring i definert avkjørsel. På den annen side er det vanskelig å gjøre noen her som ikke kommer i konflikt med drift av arealene og som ikke fjerner verdifull parkeringsareal.
4. Redusert fartsgrense forbi Villmarkssenteret kan vurderes.
5. Containerne bør flyttes vekk fra områder med myke trafikanter. Dette kan gjelde andre steder i byen også. De bør aldri stå i et kryssområde om noe annet er mulig.

Tiltak 1 og 3 henger sammen. Hvis det opprettes forbudssoner for parkering må man vite at det er alternativer til parkering.

#### **Gang- og sykkelveier**

Det er bygget flere gang- og sykkelveier (gs-veier) siden trafiksikkerhetsplanen ble skrevet i 2012. Det er også flere som er planlagt rundt om i byen. Den viktigste funksjonen til gang- og sykkelveiene er å skille de myke trafikantene fra biler og annen trafikk. Under er kommentarer på det eksisterende gs-nettet og på steder der det kanskje bør opprettes gs-vei.

1. Manglende asfaltdekke gjør GS-veiene utilgjengelig for syklende og ulogisk for gående.
2. Manglende fysisk skille (kantstein, grøft eller rekkverk) mellom GS-vei og kjørebane gjør at folk går overalt. GS-vei oppfattes mer som en gruset skulder, noe som «rettferdiggjør» å gå i kjørebanen.
3. Manglende skilting av gang-sykkelveiene bidrar også til vanskelig å lese hvor det er GS-vei.
4. Biler parkert på gs-veg. Dette presser myke trafikanter ut i kjørebanen.

5. GS-vei stopper ved bru på vei 600 og tvinger myke trafikanter ut i kjørebanelen over brua. Denne er smal og det er mye tungtrafikk på denne strekningen.
6. GS-vei fra Bykaia til Energiverket på nordsiden av vei 600 er i praksis en grusskulder. Den er bred og tydelig fra Bykaia og til stengt avkjørsel, men herfra til krysset vei 612 er den mye smalere og det er ikke tydelig at dette er en GS-vei. Videre mot SNSK er den like dårlig (om det er noe her i det hele tatt). Infrastruktur står opp fra bakken midt i «gs-veien».
7. Det mangler gangbru/-areal over infrastrukturbru ved fyrhus 1. Dette tvinger myke trafikanter ut i veibanen før de kan gå inn på gs-vei på andre siden.
8. Vinterstid: Scootere benytter GS-trase sør for vei 600, fra kryss vei 500 til bensinstasjon. Myke trafikanter blir tvunget til å gå i veien i møte med scooter.
9. Manglende brøyting av GS-vei på vinteren fører myke trafikanter ut i veien.
10. Det er i dag ingen gs-vei mellom UNIS og studentboligen nord for vei 400. Dette gjør at mange gående ferdes i krysset mellom vei 600/400 og vei 500. Dette kan skape farlige situasjoner, særlig med tanke på at det er mye tungtrafikk til og fra gruve 7.
11. Det er stadig flere som går langs vei 400 ut til Villmarkssenteret for å se på ærfuglkolonien i sommerhalvåret og for å ta bilder i Adventdalen. Dette er en dårlig kombinasjon med 60-sone og mye tungtrafikk. Økningen er særlig kommet etter at det er blitt tilrettelagt med benker og mer.

## Tiltak

1. Asfaltering av alle gs-veier der det ikke er infrastruktur under.
2. Ved asfaltering vil dette bli bedre, om det beholdes en grusskulder/grøft mellom gs-vei og kjørevei. For øvrig er det langs veier med fartsgrense <50 km/t ingen krav til trafikkdelere mellom vei og anlegg for gående og syklende. Der det er 50 eller 60 km/t er det krav om minst 1,5 m trafikkdelere (Svv hb N101 kap. 3.7.3).
3. Tilstrekkelig skilting vil tydeliggjøre hvor det er definerte gang- og sykkelveier. Dette bør defineres tydeligere i ny skiltplan.
4. Tydelig definering av gs-veier med asfaltering og skilting vil nok hjelpe på dette.
5. En separat gangbru vil være det beste alternativet for å få myke trafikanter bort fra trafikken. Denne bør ligge på sørsiden av dagens bru for å unngå at folk krysser broen i kjørebanelen.
6. Gangarealet bør gjøres bredere og mer definert. Det må ryddes i traseen og bygges en gs-veg frem til Longyearelva.
7. Eksisterende bru er ikke bred nok til lage et ordentlig gangareal. Det beste her er å lage en separat gangbru som går parallelt på vestsiden av eksisterende.
8. I arealplan er det vist gangveg på sørlig side av vei 600. For å unngå å blande myke trafikanter og scootere på vinterstid bør gangvei vises på nordsiden av vei 600. Dette er også logisk da kaianlegget er på denne siden av veien og de gående da slipper å krysse veien flere ganger. Man bør også vurdere å legge gangbrua over Longyearelva på nordsiden. På den måten får man kryssingspunkt for gående på østsiden av broen og bort fra kryssene på vestsiden, se punkt 2 under kap. 6.5.
9. Det må defineres kriterier for brøyting av gs-veier i ny FDV-avtale for drift av veiene i Longyearbyen. Gs-veiene må prioriteres. Det må brøytes på gs-veiene rett etter at parallellveien er brøytet for å unngå at snøen derfra havner på gangveien og hindrer ferdsel.
10. Det er planlagt en gs-vei her, men denne prosessen har stoppet opp. Denne anbefales gjennomført så snart som mulig.

11. En gs-vei på sørsiden av vei 400 ut til Villmarkssenteret bør vurderes for å få de gående og syklende ut av veien.

### **Krysningspunkt for gående og syklende**

Dagens gangfelt er pr. sommer 2019 nymalt. Dette må vedlikeholdes jevnlig.

1. Det er ingen intensivbelysning av noen krysningspunkt med gangfelt i byen. Dette er en sikkerhetsrisiko som er særlig aktuelt siden det er mørketid her om vinteren.
2. Turister fra cruisekaia blir i dag ført på nordsiden av vei 600, for så å bli bedt om å krysse veien rett før broa over Longyearelva, slik at de kan gå på gs-veien som er opparbeidet der. Denne kryssingen er ikke definert med annet enn midlertidig skilting og maling i vei.

### **Tiltak**

1. Alle krysningspunkt som er tilrettelagt med gangfelt bør belyses med intensivbelysning. Et alternativ er å belyse disse med spesiallys som lager gangfeltstriper på vegen selv på snødekke. Dette bør ikke erstatte intensivbelysning, men heller komme i tillegg.
2. Dette må sees i sammenheng med punkt/tiltak nr 6 under kap 6.4. Når man har landet på en løsning med gangbru over Longyearelva på vei 600, bør man også vurdere å opprette gangfelt. Rent sikkerhetsmessig burde dette være på østsiden av brua for å unngå konflikt med kryssene til vei 604 og 601. På den annen side er det trolig at gående fra øst som skal til eks Mary Anns ikke kommer til å krysse flere ganger. Rett før og rett etter brua. Altså vil de gå i vegen over brua. Dette ansees som mindre heldig enn konflikten med kryssene som er lite trafikkert.

### **Rekkverk**

1. Rekkverk i Longyearbyen er i generelt dårlig stand
2. Brekte rekkverksstolper langs vei 232.
3. Rekkverk langs vei 700 til gruve 3: Manglende/brekte rekkverksstolper og ødelagte/normalstridige rekkverksender.
4. Rekkverk på bru over Longyearelva på vei 600 er alt for lavt for en kjørebru, ca. 40 cm. Skal være minimum 1,2 meter ved maks 50 km/t. Det bør vurderes høyere siden gående og syklende ferdes over brua side om side med biler og andre tunge kjøretøy.

### **Tiltak**

1. Det må gjøres en grundig kartlegging av rekkverkene i Longyearbyen for å få en oversikt over alt som må gjøres.
2. Rekkverksstolper som er knekt må byttes ut langs 232.
3. Det må gjøres en større jobb med å bytte ut knekte rekkverksstolper, erstatte de som er borte og utbedre rekkverksendingene langs vei 700.
4. Brua over Longyearelva på vei 600 bør få montert nytt rekkverk med minimum høyde 150 cm, høyere hvis man skal fortsette å ha gående og syklende her.

## **Skilting**

Skiltplan skal revideres 2019/-20. det vil bli gjort vurderinger av dette i den prosessen.

## **Belysning**

Belysningen langs veinettet i byen er generelt god. Med et par unntak.

1. Det mangler mye på belysning av gangfelt. Disse er kun opplyst av gatelysmastene i nærheten. I kombinasjon med at oppmerkingen er skjult under snø kan dette gjøre bilistene mindre oppmerksomme på at det er kryssing på de aktuelle stedene. Det kan slik oppstå farlige situasjoner mellom biler og myke trafikanter når det er mørkt.
2. Det er flere kryss som er dårlig opplyst. Dette gjør det uoversiktlig, særlig skummelt blir det når det ikke er tilbud for gående og syklende, og det er blandet trafikk.

## **Tiltak**

1. Alle steder det er merket og/eller skiltet kryssing bør opplyses med intensivbelysning etter Svvs standarder (hb V124 kap 3.9). Intensivbelysningen lyser opp gangfelt og et område på hver side av gangfeltet, der de gående står og venter, med hvitt lys som skal skille seg fra de ellers gule gatelysene.
2. Belyse kryssene så det føles oversiktlig fra alle retninger
3. Belysningsplan for byen.

## **Stolper/master**

Flere stolper står i fare for å falle ned enten pga. råte eller forskyvninger.

## **Tiltak**

1. a. Stolper må byttes ut. Dette ivaretas gjennom årlige inspeksjoner og oppfølging i drift.  
b. Ha stolper på lager slik at farlige stolper kan bytte ut fortløpende.

## **Scooterløyper/-trafikk**

Dette er ikke en del av Vegvesenets TS-vurderinger, men her i byen ansees dette som en så viktig del av trafikkbildet at det blir vurdert som et eget forhold. Det er mye som spiller inn i vurderingen av sikkerhet rundt scootertrafikken i byen, som siktforhold, belysning og forholdet til andre trafikanter.

## **Oppsummering**

De viktigste punktene som er avdekket i denne vurderingen er følgende (ikke rangert):

1. Situasjonen for myke trafikanter langs vei 600. Dette inkluderer mangel på ordentlig gs-vei, kryssing av Longyearelva og av vei 600 ved skifte av gangside. Det går mye folk over alt i gatene.
2. Manglende gs-vei fra UNIS til studentbolig på nordsiden av vei 400. Dette inkluderer trygg kryssing.
3. Opprette en sammenhengende gs-veg fra bykaia til Longyearelva.
4. Stor fart på biler og manglende gs-vei/fortau langs vei 232 i Gruvedalen.

5. Manglende intensivbelysning av gangfelt.
6. Manglende belysning i kryss.
7. Ødelagt rekkverk/rekkversender langs vei 700 opp til Gruve 3.
8. Knekte rekkverksstolper langs vei 232 oppover i Gruvedalen.
9. Råtne gatelys-/lavspentstolper rundt om i byen.

## 7.2 Handlingsprogram 2012-2015 med kommentarer og status per januar 2020

Tiltak	Kommentar	Status	
Etablere 4 fartshumper på Vei 200, Hilmar Rekstens vei	Ikke gjennomført		
Nedsatt fartsgrense til 30 sone mellom Polarflokken barnehage og skolen mellom kl. 0700 og 1700	Gjennomført		
Bygge busslomme / plass for busstopp ved hovedveien nær gang - sykkelveien til skolen (plassering befares)	Tidligere feil regulering. Er innregulert gjennom sentrumsplanen.		
Utbedring av belysning mellom Polarflokken barnehage og skolen	Ikke gjennomført		
Bygge busslomme på nordsida av Blåmyrakrysset rett før kryss til vei 229 (plassering befares)	Tidligere feil regulering. Er innregulert gjennom sentrumsplanen.		
Flytte busskur til busslomme (nevnt i forrige punkt)	Busskur fjernet, settes opp ved ny lomme når denne er etablert.		
Etablere fotgjengerovergang nederst i vei 232	Tidligere feil regulering. Er innregulert gjennom sentrumsplanen.		
Etablere en fartshump i vei 232 for å redusere farten ned bakken fra Gruvedalen.	Ikke gjennomført		
Sette opp parkeringsskilt på plassen ved Ungdomsklubben som øremerkes parkering for Kullungen barnehage	Ikke gjennomført		
Nedsatt fartsgrense til 30 sone i område ved Longyearbyen barnehage	Ikke prioritert grunnet nedleggelse		
Sette opp to lysstolper for å bedre belysningen i mørketida ved LYB bhage	Ikke prioritert grunnet nedleggelse		
Etablere fotgjengerovergang fra gang - sykkelveien til vei 219	Omregulert i sentrumsplanen		



Tiltak	Kommentar	Status	
Skilte parkering forbudt for å fjerne trafikkfarlig parkering langs veien	Omregulert i sentrumsplanen		
Samling og kanalisering av inn - /utkjørsel utenfor Lompensenteret / parkering Svalbardbutikken	Ikke gjennomført		
Utbedre veien på nedsida for bedre av / påstigning ved LYB bhage	Ikke prioritert grunnet nedleggelse		
Legge grus på rørgate fra vei 232 for bruk til gangvei	Ikke aktuelt, ny gs-veg bygget		
Bygge parkering mellom LYB barnehage og kirken	Ikke prioritert grunnet nedleggelse		
Bygge gang - sykkelvei fra Elvesletta syd til Polarflokken barnehage	Gjennomført		
Bygge gang - sykkelvei fra Elvesletta syd til Elvesletta nord	Under utarbeidelse		
Bygge gang - sykkelvei fra vei 219 til Perleporten	Ikke gjennomført		
Bygge gang - sykkelvei fra sentrum til Longyearbyen barnehage	Ikke prioritert grunnet nedleggelse		
Bygge gang – sykkelvei fra Sysselmannsgarasjen til Longyearelva	Ikke gjennomført. Blir sett på i delplaner for området		
Bygge gang – sykkelveg fra Longyearelva til UNIS kryss vei 500	Gjennomført		
Vurdere tiltak for å bedre trafiksikkerheten vd krysningspunkter for skutertrafikk over veg, gs-veg og rørgater i hele Longyearbyen	Fylt på masser noen steder. Lagt på snø for utretting vinterstid noen steder. Store mangler.		
Bygge gang – sykkelveg fra krysset ned til Avfallsanlegget og østover til IGP	Ikke gjennomført		