



**Troms fylkeskommune**  
Romssa fylkkasuohkan  
Tromssan fylkinkomuuni

## TRAFIKKSIKKERHETSREVISJON

NIVÅ 1 REGULERINGSPLAN

Fv.862 STORELVA INNFARTSPARKERING, TROMSØ KOMMUNE



# 1. Innledning

Det er bestilt en TS-revisjon av detaljreguleringsplan for Fv. 862 Storelva innfartsparkering. Reguleringsplanen skal legges ut til høring/offentlig ettersyn høsten 2025.

Formålet med en TS-revisjon er å sørge for at nye veg- og trafikksystemer blir utformet slik at det ikke oppstår ulykker med drepte eller hardt skadde trafikanter (nullvisjonen). Dette gjøres ved bruk av kunnskap om trafikksikker vegutforming og krav fra vegnormaler og øvrig regelverk. Hensikten er å luke ut uheldige løsninger, feil og mangler på plannivå, før anlegg blir bygd. For å beskrive forhold som anses som uheldige, brukes betegnelsene avvik, feil og merknad.

Revisjonen er utført i juni 2025 av Kenneth Fox (TS-revisor) og Hilde Heitmann (TS-revisor/revisjonsleder), og rapporten er skrevet av revisjonsleder.

Gjennomgangen baserer seg på følgende tegninger:

- Reguleringsplankart (04.12.23)
- Tegning D001 plan og profil (15.02.2023)
- Tegning E001 plan og profil (15.02.23)
- Tegning F001 normalprofil og overbygning (15.02.23)
- Tegning L001 vegoppmerking (15.02.23)
- Tegning L002 skiltplan (15.02.23)
- Tegning L003 skiltliste (15.02.23)

## Avgrensning av revisjonen:

Denne reguleringsplanen bygger på eksisterende fylkesveg og gs-veg med sideterreng, samt det ferdig opparbeidede kollektivanlegget «Storelva bussterminal». Veg, gs-veg og terminal er etter det vi erfarer lagt inn i planen slik det er etablert. Revisjonen tar derfor kun utgangspunkt i de nye elementene i planen, dvs. det som fremgår av detaljtegningene. Dette omfatter den nye innfartsparkeringa med tilhørende omlegging av gs-vegen og den nye atkomsten fra fylkesvegen. På denne bakgrunn tas det ikke stilling til fylkesvegens sikkerhetssone/sikkerhetsavstand til sideterreng.

## Sentrale håndbøker ved gjennomgangen er:

Håndbok V720 Trafikksikkerhetsrevisjoner- og inspeksjoner, veiledning, 2021

Håndbok N100 Veg- og gateutforming, normal, 2022

Håndbok N101 Trafikksikkert sideterreng og vegsikringsutstyr, normal, 2022

Håndbok V121 Geometrisk utforming av veg- og gatekryss, veiledning 2014

# 2. Om prosjektet (fakta hentet fra planbeskrivelsen)

Ny og utvidet bussterminal ved Storelva ble ferdigstilt i 2017, og fremstår som en velfungerende holdeplass med sanntidsinformasjon, god belysning, gode benkeløsninger, sykkelstall, skur, og ikke minst vesentlig oppgradert trafikksikkerhet. Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for etablering av innfartsparkering med 28 plasser i umiddelbar nærhet til bussterminalen. Tiltaket skal gi brukerne som bor utenfor bykjernen lettere

overgang fra bil til bybusstilbudet samt støtte opp under Tenk Tromsø sitt mål om 0-utslipp i personbiltrafikken.

Det skal etableres atkomst til parkeringen i form av et T-kryss fra fylkesvegen. Bredden på atkomstvegen er satt til 5,5 meter og er tilpasset personbil. Veggen er imidlertid dimensjonert for snørydding med traktor eller lastebil under vinterhalvåret.

Der gang-/sykkelvegen krysser atkomstvegen skal det opparbeides opphøyd gangfelt og intensivbelysning for å bedre trafikksikkerheten for barn og unge som ferdes langs gs-vegen og må krysse denne avkjørselen på tur til og fra skolen. Gangfeltet er opphøyd for å sikre et lavt fartsnivå og er trukket 5 meter inn i kryssarmen slik at det er plass til en bil mellom gangfelt og innkjøring.

Fylkesvegen har en skilte fartsgrense på 50 km/t og trafikkmengden (ÅDT 2023) er på 10 000 kjøretøy pr døgn. Det er ingen registrerte ulykker her de siste 15 årene.

I 2024 betjente Storelva bussterminal 69808 avstigninger og 74323 påstigninger. Terminalen brukes i stor grad av skoleelever.

### 3. Funn og anbefalinger

#### Reguleringsplankart

##### Merknad:

Plankartet omfatter fylkesvegen, annen veggrunn, holdeplass, parkeringsplass, gs-veg, grønnstruktur og avkjørsel. Plankartet er ikke målsatt, og det er ikke samsvar mellom kart og tegnforklaring. Vi går ikke nærmere inn på karttekniske detaljer på plankartet i TS-revisjonen, men det må rettes opp. Det er også viktig at plangrense/formål kvalitetssikres og koordineres mot eksisterende tilgrensende planer i alle retninger.

#### Tegning D001/E001 plan og profil og tegning F001 normalprofil og overbygning

Tegning D001 viser plan og profil av ny atkomstveg, mens E001 er en målsatt plantegning som viser hele det nye arealet (atkost, parkeringsplass og gs-veg). F001 viser overbygning og normalprofil for avkjørselen.

##### Avvik

1. Kryssutformingen avviker fra normalkravet, da innkjøring i avkjørsel fra nord er arealmessig i konflikt med inn-/utkjøring fra bussterminalen. Ideelt sett skulle avkjørsel vært lagt med noe avstand til bussarealet.

Dette kan føre til trafikkfarlige situasjoner når buss kjører ut av terminalen samtidig som det skal biler inn avkjørselen til parkeringsplassen. Buss som står oppstilt for å kjøre ut vil også kunne sperre for sikten til biler som skal ut fra atkomsten.

Kommentar: Vi skjønner at atkomstvegen ikke kan trekkes nærmere elva, men en kan kanskje sjekke sporing for buss samtidig med bil og evt. vurdere avbøtende tiltak, f.eks. som sperrelinje for buss noe lengere inn på området. Det vil redusere faren for konflikt og ha en positiv betydning også for siktforholdene til biler som skal ut.

2. Det er krav til rekkverk mellom gs-veg og elv. Dette pga. at avstand fra GS-veg til faremomentet er mindre enn 1,5 m, høydeforskjellen er over 1 m og skråningen er brattere enn 1:1,5.

Kommentar: Rekkverksender må utformes slik at de ikke utgjør en fare ved påkjørsel av syklist.

### Feil

1. Det mangler en tilrettelagt gangforbindelse mellom parkeringsplassen og bussholdeplassen. Den må være universelt utformet slik at brukere av HC parkering kommer seg enkelt og sikkert ned til bussterminalen.
2. Fyllingsutslaget fra parkeringsplassen slår ut i eksisterende gangveg/sti fra bussterminal og opp til skolen. Her bør en se på en alternativ løsning slik at eksisterende sti opprettholdes.
3. Ved detaljprosjektering kantstein er det viktig at overgangen mellom gs-veg og bussterminal og andre sidearealer utformes med nedsenk / ikke avvisende kantstein, slik at det ikke oppstår uhell med syklist knytta til avvisende kantstein.
4. Arealer for regnbed og elv/bekk kan ved tilfeller være et typisk lekeområde for barn på skoleveg. Det kan vurderes om rekkverk også bør føres opp mot regnbed/elv langs atkomstvegen.

### Merknad

Vi oppfatter at det også skal utarbeides en belyningsplan. Her er det viktig å unngå konflikt i forhold til skiltplassering, og at plassering av lysmaster også hensyntar syklist ift. mulig påkjørselsfare.

### **Tegning L001 vegoppmerking, L002 skiltplan og L003 skiltliste**

#### Merknad:

Skiltplanen og vegoppmerkingsplan er enkel og oversiktlig, og vi kan ikke se noen momenter som skulle være uheldig i forhold til trafiksikkerheten langs atkomstvegen og ved parkeringsplassen. Det som er litt uklart, og som ikke fremgår av skiltplan, er forholdet mellom buss og sykkel. GS-vegen krysser inn og utkjøring til holdeplass, og her er det ikke skiltet med vikeplikt for syklist, slik som det er gjort i avkjørselen inn til parkeringa. Dette kan skape forvirring mht hvem som har vikeplikt av buss og sykkel.

Utover dette er det viktig at det nye anlegget sees i sammenheng med eksisterende skilting av holdeplass og øvrig gs-veg, slik at skiltinga i området blir gjennomgående og forutsigbar. Skiltplanen skal for øvrig godkjennes av Statens vegvesen, som er skiltmyndighet også for fylkesveg.

## **4. Sluttbemerkning**

Det er påpekt ulike forhold som kan være negative i forhold til trafikksikkerheten.

Det er viktig at veganlegget fungerer etter hensikten, og at fremkommelighet og trafikksikkerhet ivaretas for alle trafikantergrupper.

Det anbefales at funn i størst mulig grad rettes opp.

Vi ber om en tilbakemelding på videre oppfølging.

Harstad 1.juli 2025

Hilde Heitmann (TS-revisor og revisjonsleder)

og

Kenneth Fox (TS-revisor)