



Lærdal
kommune

Planprogram

Kommunedelplan for Trafikktryggleik 2023 - 2035



Grøne
Lærdal

Innhold

1. INNLEIING	3
1.1 Bakgrunn for planarbeidet	3
1.2 Føremålet med planen	3
1.3 Planprogram	3
1.4 Planprosessen.....	3
2. FØRINGAR FOR PLANARBEIDET	4
2.1 Nasjonale, regionale og lokale føringar	4
3. INNHALD OG ANSVARSFORDELING	5
4. ORGANISERING AV PLANARBEIDET.....	6
4.1 Organisering	6
4.2 Medverknad	6
4.3 Kva er spesielt ynskjeleg av innspel til planoppstart?	6
4.4 Framdriftsplan	7

1. INNLEIING

1.1 Bakgrunn for planarbeidet

Lærdal kommune ønskjer å revidere trafikktryggleiksplanen som vart godkjent vedteken i 2018, og er gjeldande til og med 2022. Den reviderte planen skal utarbeidast for perioden 2023 til 2035 med spesielt fokus (og handlingsprogram) på 4-års perioden 2023 til 2026. Planen skal på bakgrunn av registrerte data om uhell, ulukker og innspel og høyring av planen gje føringar på trafikktryggleiksarbeidet i kommunen dei neste 12 åra og med konkrete tiltaksplanar for dei første fire åra.

1.2 Føremålet med planen

Føremålet med ein kommunal trafikktryggleiksplan (TT – plan) er å leggja grunnlaget for eit målretta og systematisk trafikktryggleiksarbeid i Lærdal kommune. TT-planen er eit overordna grep for å få talet på ulykker ned og auka tryggleiken i trafikken. Planen skal og gje ein oppdatert gjennomgang av dei utfordringar ein har i Lærdal knytt til trafikken, og påverka aktørar til å delta aktivt i arbeidet med trafikktryggleik.

Fokus på trafikktryggleik handlar om å gjera eit målretta arbeid for å redusere faren for alvorlege skader og tap av liv. Trafikkulykker fører med seg store samfunnskostnader. TT-planen skal presentera utfordringar, målsettingar og prioriteringar for trafikksikringsarbeidet i kommunen, med utgangspunkt i dei økonomiske rammene som er lagt i kommunen sine budsjett. Prioriteringane gjort i TT-planen er og grunnlaget for søknadar til fylkeskommunen om trafikksikringsmidlar.

1.3 Planprogram

I medhald av Plan og bygningslova skal det utarbeidast eit planprogram som grunnlag for planarbeidet til alle kommunedelplanar. Planprogrammet skal gjere greie for målet med planarbeidet, planprosessen og korleis medverknad vert stetta.

Planprogrammet skal verte vedteke av kommunestyret etter ein høyringsperiode.

1.4 Planprosessen

Prosessen for Kommunedelplan for Trafikktryggleik skal følgje prosesskrava til Plan- og bygningslova med utarbeiding, høyring og fastsetting av planprogram, og utarbeiding, høyring og vedtak av sjølve planen med administrativ og politisk handsaming.

2. FØRINGAR FOR PLANARBEIDET

Planprosessen er regulert og styrt av Plan- og bygningslova av 2009. Planen vil elles bli utforma innanfor rammene av nasjonalt lovverk, statlege og regionale mål og retningsliner, samt kommunale planar.

2.1 Nasjonale, regionale og lokale føringar

Stortinget vedtok i 2002 høve handsaminga av Nasjonal Transportplan ein nullvisjon, med mål om eit transportsystem som ikkje fører til tap av liv eller varig skade.

- **Nullvisjonen** – Ein visjon om eit transportsystem der ingen vert drepne eller hardt skadd. Nullvisjonen er grunnlaget for alt trafiksikkerhetsarbeid i Norge.
- **Etappemål** – Det skal maksimalt vere 350 drepte og hardt skadde i vegtrafikken i 2030. Etappemålet er henta fra Nasjonal transportplan for 2018-2029, og viser Stortinget sitt ambisjonsnivå for kor raskt ein skal nærma seg nullvisjonen.

Nullvisjonen er det berande elementet for arbeid med trafiksikring i Noreg. Som ein naturleg konsekvens av nullvisjonen skal ein fokusera på satsingsområde som har størst verknad i høve til ulykker.

Born og unge er eit hovudfokus i nasjonalt og regionalt trafiksikringsarbeid. Born sin skuleveg involverer mange, og det er viktig å førebyggja ulukker og utryggleik samt at ein i ung alder arbeider med å få lagt til rette for gode haldningar. Trygge oppveksttilhøve for barn og unge er viktige satsingsområde i kommunen og arbeidet med trafiksikring må ha fokus på dette.

Folkehelseperspektivet skal bli ivareteke i all kommunal planlegging, og planlegging etter plan- og bygningslova skal fremja innbyggjarane si helse og motverka sosiale helseskilnader. Universell utforming er nedfelt i plan- og bygningslova si formålsparagraf § 1, og har vore eit hovudmål i Nasjonal Transportplan (NTP). Styrande dokument og planar etter plan- og bygningslova må gjera greie for korleis universell utforming skal bli varetatt der dette er mogeleg.

Lærdal kommune sin samfunnsdel vart vedteken i 2018, og har mål og strategiar som omhandlar trafikktryggleik, og målsettinga om å bli Trafiksikker kommune.

Nasjonale, regionale og lokale føringar vert skildra i fleire dokument. Av dei viktigaste kan ein nemna:

- Nasjonal transportplan 2018 – 2029
- Stortingsmelding 40 (2015 – 2016) «Trafiksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering»
- Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2018 - 2021
- Strategi for tettstaduikling og senterstruktur
- Strategi for mjuke trafikantar

- Regional transportplan 2022-2033
- Kommuneplanen sin arealdel (under revidering)
- Kommuneplanen sin samfunnsdel (2018)
- Ulukker i Noreg. Nasjonal strategi for førebygging av ulukker som medfører personskade

3. INNHOLD OG ANSVARFORDDELING

Hovudutfordringa i trafikksikringsarbeidet er å redusera tal, omfang og alvorsgrad på ulukker. For å møte dette med prioriteringar og tiltak, er ein avhengig av god dokumentasjon av tilhøva knytt til ulukker. I planprosessen vil det bli henta inn oversikt over data om ulukker og uhell frå trafikken i kommunen.

I planprosessen vil ein drøfta følgjande tema:

- Visjon og målsettingar
- Gjennomgang av registrerte ulukker og uhell dei siste 10 åra i kommunen.
- Hente inn innspel frå skular, banehagar og utvalde lag- og organisasjonar.
- Diskusjon om haldningsskapande arbeid.
- Drøfte ikkje-fysiske tiltak og korleis ein best kan forankre desse slik at ein er sikra gjennomføring av tiltaka.
- Drøfte fysiske tiltak langs og ved vegnettet.
- Planen skal ende opp med handlingsplan med konkrete forslag til fysiske og ikkje fysiske tiltak for perioden 2023 –2026, og for meir langsiktige tiltak for perioden 2026 – 2035.
- Metode og prosess knytt til rullering av planen og val av tiltak i handlingsplanen.

Det er fleire forvaltningsnivå og organisasjonar som har ansvar for gjennomføring av trafikksikringstiltak i kommunen:

- **Lærdal kommune:** Kommunen har eit serleg ansvar for trafikksikring blant sine tilsette og innbyggjarane i kommunen. Mellom anna har ein ansvar for at trafikksikring alltid er eit tema når kommunen planlegg, byggjer og godkjenner tiltak i tilknytning til vegsystemet. Teknisk eining har ansvar for drift, vedlikehald og fysiske trafikksikringstiltak på det kommunale vegnettet. I tillegg har einingsleiarane under Oppvekst ansvar for skular og barnehagar, og difor eit ansvar for trafikkopplæring med meir retta mot born og unge i skule barnehage. Samarbeid mellom skule, barnehage, lensmann og Trygg Trafikk er viktig i denne samanhengen.

- **Vestland fylkeskommune:** Ifølgje Vegtrafikkloven § 40a har fylkeskommunen ”et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket”. I Vestland fylkeskommune har Hovudutval for samferdsel og mobilitet ansvaret for trafikksikringsarbeidet. I tillegg er det eit eige trafikktryggingutval med 7 folkevalde medlemmer og konsultative representantar frå ulike fagmiljø. Fylkeskommunen har det overordna ansvar i saker som gjeld fylkesvegane, der fylkeskommunen er tingar og Statens vegvesen utførar.

- **Statens vegvesen:** -har ansvar for at ferdsla på riksvegar er trygg for alle trafikantgrupper. Dei planlegg, byggjer og har ansvar for vedlikehald på desse vegane. Tilknytning av avkjørsler

til disse vegane vert regulert av Statens vegvesen. Vegvesenet har også ansvaret for planlegging og bygging av gang- og sykkelveggar langs sitt vegnett, samt ansvar for kontroll av køyretøy, kontroll av køyre- og kviletid og bilbeltekontroll.

- **Lensmannskontoret:** -har ansvar for kontrolltiltak overfor trafikantane, særleg når det gjeld fart og køyring i ruspåverka tilstand. I tillegg har etaten eit ansvar for førebyggjande tiltak overfor trafikantane, med hovudvekt på dei yngre gruppene. Slike tiltak vert vanlegvis utført i samarbeid med skulen.

- **Trygg Trafikk:** - har eit særskilt ansvar for trafikkopplæring og informasjon om trafikktryggleik, og skal stimulera det frivillige trafiksikringsarbeidet i kommunane. Dei kan yta fagleg bistand til mellom anna barnehagar og skular gjennom kampanjar, kurs og materialtilbod.

4. ORGANISERING AV PLANARBEIDET

4.1 Organisering

Den valde Trafikktryggleiksgruppa vert arbeidsgruppa i prosessen, medan arealplanleggjar vert leiar for planprosessen.

4.2 Medverknad

Det er ei målsetting for arbeidet å skape ein god planprosess gjennom brei medverknad. Tilsette, tillitsvalde og FAU/SU på dei ulike skulane og banehagen vert invitert med til å bidra i planarbeidet. Ungdomsråd, Trygg trafikk, politiske utval, råd og organisasjonar, samt offentlege myndigheiter vert invitert med i planarbeidet, nokre som høyringspartar, andre som aktive bidragsytarar i prosessen. Det vil og bli sikra generell moglegheit for medverknad for alle som ynskjer det gjennom kunngjering og offentleg ettersyn på heimeside, i lokalavisa og på FB-sida til kommunen.

4.3 Kva er spesielt ynskjeleg av innspel til oppstart av planarbeidet?

Me ynskjer gjerne spesielt innspel om behov for sikringstiltak for å auke trafikktryggleik i ulike område i kommunen. Dette kan vere innspel om behov for reduserte fartsgrenser, etablering av fartsdempingar eller andre fartsreducerande tiltak, gang- og sykkelveggar, skilting, førebyggjande arbeid, osv.

4.4 Framdriftsplan

Tidspunkt	Aktivitet
Oktober 2022	Vedtak om oppstart og utlegging av planprogram til offentlig ettersyn
Oktober – desember	Kunngjering av oppstart og høringsperiode for planprogrammet
Desember	Fastsetting av planprogram
Januar 2023	Karlegging, analyse, medverknadprosess, utarbeiding av planframlegg
Februar/mars 2023	Høringsperiode framlegg til plan
Mars 2023	Vedtak av plan