



Lærdal kommune



**Kommunedelplan
for
Trafikktryggleik
2018 – 2022**

Vedtak og revidering	Vedtak i kommunestyret
Vedtak av plan	19.09.2018
-Revidering av handlingsplan	12.12.2019
-Revidering av handlingsplan	05.11.2020
-Revidering av handlingsplan	05.05.2022

Innhald

1 Innleiing	3
1.1 Generelt	3
1.2 Overordna mål og satsingsområde	4
1.3 Kommunen sitt ansvar for trafikktryggingsarbeidet.....	5
1.4 Trafikktryggleik i planleggings- og utbyggingssaker	6
1.5 Drift og vedlikehald av vegnettet.....	7
1.6 Universell utforming.....	7
2 Trafikk og ulukkessituasjonen i Lærdal	8
2.1 Generelt om trafikksituasjonen og ulukker.....	9
2.2 Prognosar for trafikktutvikling.....	10
3 Fokusområde og prioriterte tiltak.....	101
4 Handlingsplan.....	16
5 Oppfølging og evaluering.....	23

1 Innleiing

1.1 Generelt

Kommunen er ein viktig aktør i arbeidet med å førebyggja trafikkulukker. For å lukkast med trafikktryggleiksarbeidet, må det skje i alle sektorar i kommunen og det må vere forankra i den politiske og administrative leiinga. Det er også avgjerande med godt samspel mellom offentlege myndigheiter, frivillige organisasjonar og privatpersonar. Trafikktryggleiksplanen skal bidra til å samordne arbeidet og styrke den kommunale innsatsen.

Trafikktryggingsplanen gjeld for 2018-2022, men har ein handlingsdel som bør rullerast kvart år.

Kommunedelplan for Trafikktryggleik har ikkje formell status som kommuneplan. Plan- og bygningslova sine krav til formalia kan difor fråvikast, men Lærdal kommune har likevel vald å følgja formell planprosess for å sikre medverknad og engasjement frå aktuelle partar. Planarbeidet har vore kunngjort i Sogn Avis, på heimesida til kommunen og på kommunen si Facebookside. Innbyggjarar, organisasjonar og skular, barnehagar og politi har vore oppfordra til å koma med innspel, og fokus har spesielt vore på born og unge sin tryggleik. Dei fleste innspela som er komme i planprosessen er innarbeida i tiltaksplan/handlingsdel. Det har vore møte med Trygg Trafikk og Statens vegvesen i prosesse, og planen har vore handtert i Intern Planforum og i arbeidsgruppa for Trafikktryggleiksplanen ved fleire høve.

Sogn og Fjordane fylkeskommune løyver årleg midlar til ulike trafikktryggleikstiltak gjennom tilskotsordninga Trafikktryggingstiltak i kommunane (TIK). Det er eit krav at kommunane utarbeider trafikktryggleiksplanar og oppdaterer desse for å kunne søkje om trafikktryggleiksmidlar. Kommunen kan søkje om midlar til tiltak på kommunal veg og føreslå tiltak på fylkesvegnettet, i spesielle tilfelle også riksvegnettet. Ved søknad om midlar til fleire tiltak, må kommunen prioritere mellom tiltaka.

Kommunedelplan for Trafikktryggleik er utarbeida av arealplanleggjar, i samarbeid med arbeidsgruppa for trafikktryggleiksplanen.

1.2 Overordna mål og satsingsområde

Fylkeskommunal handlingsplan for trafikktrygging 2018-2021 (vedteken i fylkestinget 05. desember 2017). I innleiinga kan ein lesa følgjande om fokus i planarbeidet:

«Handlingsplanen er først og fremst retta inn mot haldningsskapande arbeid for å få trafikantar til å bruke godkjent sikringsutstyr på rett måte. Analysar viser at mange ulukker skuldast førarar i ruspåverka tilstand. Rusførebygging og å hindre/reducere ulukker som skuldast rus er derfor eit viktig satsingsområde i handlingsplanen.



Trygg Trafikk har sett i gang prosjektet Trafikksikker kommune. I handlingsplanen er det lagt opp til at alle kommunar skal ha sett i gang prosessen med å bli godkjent som Trafikksikker kommune i løpet av planperioden fram mot 2021. Også fylkeskommunen må vurdere å sette i gang ein slik prosess. Vi ser stadig oftare døme på dårleg trafikkåtferd som set andre trafikantar sitt liv og helse i fare. God trafikkåtferd er derfor eit satsingsområde i den nye trafikktryggingsplanen.»

Bilete: Framsida til fylkesplanen om trafikktrygging

Regional Transportplan 2018-2027 tek for seg fysiske tiltak for å betre trafiksikkerheita i tillegg til haldningsskapande arbeid med trafikktryggleik. Fylkeskommunal handlingsplan for trafikktrygging må ha fokus på dei meir trafikantretta tiltaka. I tilegare handlingsplanar har satsingsområda vore basert på grupper i samfunnet som unge og foreldre. For perioden 2018-2021 vil handlingsplan for trafikktrygging ha følgjande tematiske satsingsområde der målgruppene er til dømes unge og foreldre:

Satsingsområde	Målgruppe
Sikringsutstyr	Foreldre, ungdom og eldre
Rusførebygging	Ungdom, foreldre, eldre
Trafikksikker kommune	Kommunane
Trafikkåtferd	Barn, ungdom og vaksne bilførarar

Utklipp frå Fylkeskommunal handlingsplan for trafikktrygging 2018-2021.

Eit av satsingsområda er «Trafikksikker kommune». Dette er ei godkjenningssordning for kommunane, utvikla av Trygg Trafikk for å bevisstgjere kommunane på verdien av – og bidra til eit systematisk trafikktryggingsarbeid på tvers av sektorar.



Kriteria for godkjenning som «Trafikksikker kommune» byggjer på eksisterande lovverk og pålegg ikkje kommunane oppgøver utover dette, men er ei hjelp til å systematisere arbeidet. I juni 2017 vart Årdal kommune godkjend som Trafikksikker kommune. Fleire andre kommunar i fylket er i gang med prosessen for å bli godkjende. Lærdal kommune ynskjer å bli godkjend som Trafikksikker kommune i løpet av 2018/2019.

Den fylkeskommunale planen kan ikkje påleggje kommunane å følgje opp målsetjingane i planen, men kan oppfordre til samarbeid og kontinuerleg arbeid med trafikktryggleiksarbeidet i kommunane for å nå dei felles målsetjingane. Lærdal kommune ynskjer å bidra til å auke trafikktryggleiken i fylket generelt, og i kommunen spesielt. Det er spesielt ynskjeleg å prioritere tiltak retta mot born og unge og trygg skuleveg.

Tiltaka for å nå måla om Trafikksikker kommune, og å følgje opp satsingsområda i Fylkesplan for trafikktrygging kjem fram i del A i handlingsdelen. I tillegg er det behov for ei rekkje fysiske tiltak for tryggare skuleveg og elles for å redusere faren for ulukker på vegnettet i kommunen. Aktuelle tiltak går fram av del B i handlingsplanen. Desse tiltaka må settast opp i prioritert rekkjefølgje som eit utgangspunkt for søknad om TIK-midlar. Supplering og omprioritering av del B bør gjerast i samband med rullering kvart år.

1.3 Kommunen sitt ansvar for trafikktryggingarbeidet

Ansvar for trafikksikkerheita ligg både hos trafikantar og myndigheiter. Kommunane sitt ansvar for trafikktryggleik er i stor grad knytt til utforminga av eit trygt lokalmiljø og til beskyttelse av mjuke trafikantar, fotgjengarar og syklistar, slik at befolkningen kan bevega seg trygt i sine nabolag. I tillegg til kommunen si rolle som veghalder, er trafikktryggleik også knytt til kommunen sitt ansvar som skule- og barnehageeigar, transportør, kjøpar av transporttenestar og som arbeidsgjevar.

Kommunen sitt ansvar for trafikktryggleik i kommunen kjem inn på fleire område. Veglova har pålegg om planlegging, vedlikehald og utbetring av kommunale vegar. Grunnskulelova har pålegg om trygg skuleskyss. Helsetenestelova pålegg kommunale helsetenester å ha oversikt over faktorar som er årsak til helsefare. Skulane er pålagde å drive undervisning i trafikkopplæring som emne. Barnehagane bør og drive ei enkel trafikkopplæring knytt til det å gå som gruppe på trafikkert veg.

1.4 Trafikktryggleik i planleggings- og utbyggingsaker

Areal- og transportplanlegginga har stor innverknad på trafikkmengder, reiselengder og val av transportmiddel. Tal personskadeulykker aukar omtrent proporsjonalt med aukande trafikkmengde, dersom det ikkje vert gjennomført tiltak som motverkar dette. Areal- og transportplanlegginga har difor stor betydning for trafikksikkerheita, serleg ved lokalisering av skular og bustadområde. I medhald til dei statlege planretningslinjene for samordna bustad-, areal- og transportplanlegging bør utbyggingsmønster og transportsystem fremja utvikling av kompakte byar og tettsteder, redusere transportbehovet og leggje til rette for klima- og miljøvennlege transportformer. Eit utbyggingsmønster som skapar mindre trafikk vil som regel medføra færre trafikkulykker og i tillegg være positivt for miljø og folkehelse. Ved at kommunen følg opp planretningslinjene for samordna bustad-, areal- og transportplanlegging vert trafikksikkerhetsmålet underbygd.

Fysiske trafikksikkerheitstiltak på vegnettet vert i stor grad avklara gjennom areal- og transportplanlegging etter Plan- og bygningslova.

I tettbebygde område er det ei utfordring å få til gode, trafikksikre løysingar i samband med utbyggingar/tiltak. Løysingane skal blant anna verte tilpassa krava til sikkerheit for dei mjuke trafikantar som ferdast der. Tverrfaglege vurderingar av planar i ein tidleg fase av planarbeidet, gjer at ein kan identifisere viktige problemstillingar og føreslå løysingar slik at trafikksikkerheita for mjuke trafikantar vert best mogleg i alle utbyggingsplanar.

Areal for mjuke trafikantar og køyretøy skal i størst mogleg grad vera adskilt for å senka risikoen for påkøyrslar og for å auke trafikksikkerheita. Spesielt skal det gjerast sikkerheitsvurderingar med tanke på korleis større køyretøy skal betjena eit område. For eksempel skal det ved planlegging for renovasjonsordninga verte tilstreba at renovasjonskøyretøyet i minst mogleg grad må inn i sjølve bustadområdet og unngå å køyre inn i, eller passera dei områda i eit bumiljø som er sett av til leik/aktivitet og rekreasjon. Det skal ikkje leggjast opp til løysingar der renovasjonsbilen må ryggja.



I anleggsfasen for planområdet, må det planleggjast slik at trafikksituasjonen vert minst mogleg kaotisk og at sikkerheita til mjuke trafikantar vert ivareteke. Det er difor i stor grad ynskjeleg med ein helheitleg vurdering av planområda.

1.5 Drift og vedlikehald av vegnettet

Drifts- og vedlikehaldsoppgåver som har stor betydning for trafikksikkerheita er brøyting, strøing, utbetring av sprekkar og hol på køyre- og gangvegar, vegbelysning og siktutbetring både når det gjeld vegetasjon og snøopplag. Vegetasjon langs vegen kan serleg påverka trafikksikkerheita negativt. Det er viktig at frisisiktsoner vert oppretthaldt heile året. Vegetasjon kan hindra frisisikt i kryss og avkøyrslar og skjermje for trafikkskilt og vegbelysning. For å oppnå ein god trafikkavvikling og høg trafikksikkerheit er det viktig at det vert sett av tilstrekkeleg midlar på årsbudsjetta til drift og vedlikehald, spesielt vinterdrift. Gang- og sykkelvegar og fortau må ha en forutsigbar og god standard.

1.6 Universell utforming

Universell utforming kan vera viktig for trafikktryggleik for å forstå systemet og leia mjuke trafikantar rett. For at personar med nedsett funksjonsemne skal kunne ferdast trygt i vegtrafikken, er det spesielt viktig med godt markerte krysningsspunkt. Det er og viktig å ha konsekvent og sammanhengande bruk av signal som leieliner og taktile element på bakken. Universell utforming er etter kvart innarbeida i dei fleste av handbøkene til Statens vegvesen, og er også eige tema i NTP.

Det kan vera situasjonar der universell utforming og trafikktryggleik kan koma i konflikt, og ein må då sjå desse omsyna i forhold til kvarandre. Tiltak for å betra trafikktryggleik må vurderast i forhold til universell utforming og omvendt. Universell utforming skal ikkje gå på bekostning av tryggleika, men vert lagt til grunn som eit premiss i trafikktryggleiksarbeidet.

2 Trafikk og ulukkessituasjonen i Lærdal

2.1 Generelt om trafikksituasjonen og ulukker

Lærdal kommune har 2153 innbyggjarar (SSB, per 31.12.2017). Om lag halvparten av desse er busett i tettstaden Lærdalsøyri. Her finn ein sentrumsfunksjonar som daglegvarebutikkar, helsesenter og liknande, og her er barne- og ungdomsskulen og den største barnehagen i kommunen. På Borgund er det og ein barneskule og ein mindre barnehage. Busetjaden er spreidd utover dalen frå grendene i Erdal, Strendene og Vindedalen og heilt opp til Maristova på Filefjell. Mange av innbyggjarane i kommunen må ut på vegane for å reise frå heim-arbeid, eller heim barnehage/skule.

I skuleåret 2017/2018 er det 244 skuleelevar i Lærdal. Av desse er det 104 som har vedtak om rett til skuleskyss, som tilsvarar om lag 43%. Dette vil seia at det er mange skuleelevar som er avhengig av eit trygt og godt opplegg for skuleskyss mellom skulen og heimen.

Lærdal kommune er utan tvil eit viktig knutepunkt mellom aust og vest, og mellom indre og ytre delar av fylket vårt. Ein stor del av trafikken er tungtransport, ein del av dette med farleg gods. Det skjer relativt ofte bilukker i dalen, også med tungtransport involvert. Strekinga mellom Oppland grense og Fodnes vert definert som ekstra ulukkesbelasta strekning i fylket i Handlingsprogram for Trafikktrygging 2018-2021. Det er også ein del ulukker knytt til nedkøyinga frå Hemsedalsfjellet. Dessverre er statistikken bygd slik at det berre er ulukker med drepne eller hardt skadde som vert registrert geografisk – noko som gjer det vanskeleg å peike ut meir nøyaktig ulukkesbelasta punkt.



2. 2 Prognosar for trafikktvikling

Årsdøgntrafikken (ÅDT) i 2015 var på RV5 opp til Håbakken 2750 køyretøy. Av dette var 16% tungtransport. Langs E16 frå Håbakken til Filefjell var ÅDT i 2015 2800 køyretøy. Av dette var om lag 21 % tungtransport. ÅDT gjennom Lærdalstunnelen var om lag 1900 køyretøy i 2015.

Prognosane til Statens vegvesen seier at det skal verte om lag 2 % auke i trafikken fram til 2025. Dette tilsvarar om lag 3350 i ÅDT langs E16 i 2025, og tilsvarande 3300 langs RV5. Erfaringsmessig har prognosane for trafikken gjennom Lærdal vore sett for låge i forhold til faktisk utvikling, så ein må truleg rekne med enno større trafikktal enn det prognosane tilseier.

For meir omtale om trafikksituasjonen på vegane i kommunen, vert det vist til kapittel 3. *Fokusområde og prioriterte tiltak.*



Bilete: ÅDT på hovudvegane gjennom Lærdal i 2015

3 Fokusområde og prioriterte tiltak

Trafikktryggleiksarbeid i barnehage/skule og for føresette

Trafikkarbeidet/opplæringa er ein naturleg del av barnehagen og skulane sitt virkefelt og skal vera omfatta av skulen/barnehagen sine årsplanar. I barnehagen sitt årshjul, skal tema som transport i barnehagen sin regi, vaksne som rollemodellar, sikring av born i bil og førebuing til skulestart vera med.

Det bør stillast krav til busselskap og drosjar om belte og trafikktrygg åtferd ved kjøp av transporttenestar. Alle tilsette bør kjenna til rutinar for handtering av uforutsette faresituasjonar og hendingar på turar. Rutinar for å ivareta tryggleiken på turar til fots, med bil eller buss er ein del av beredskapsarbeidet til skular/barnehagar. Det bør vera stort fokus på å læra borna om sikring i bil, sykkelhjelm og refleks og trafikkreglar for fotgjengarar og syklistar (vanskelegheitsgrad etter alder). Det førebyggjande arbeidet som vert gjort blant foreldra er svært viktig, og foreldre bør involverast i trafikktryggleiksarbeidet årleg gjennom foreldremøta.

Skulane må leggja til rette for at det vert gjennomført god trafikkopplæring. I fyrste klasse vert det fokusert på korleis ein skal gå i kryss, kva side av vegen, teiknbruk osv. I fjerde klasse har ein fokus på sykkelopplæringa. I 10. klasse vert det fokusert på førebuing til førarkortet, med Trafikalt Grunnkurs m/fyrstehjelp.

Trafikktryggleiksarbeid i andre kommunale einingar

Trafikktryggleiksarbeidet må vera eit grunnelement i all arealplanlegging, og vert spesielt lagt til grunn for arbeidet med kommunale vegar – siktrydding, gatelys, fartsreduering og gode rutinar for rydding av fortau for snø er eksempel på element som bidreg til trafikktryggleiken.

I det helsefremjande opplysningsarbeidet bør det leggjast vekt på kva innbyggjarane sjølve kan gjera for å førebyggja trafikkskader. Dette kan gjelda gode opplysningar om sikring av born i bil, køyring i ruspåverka tilstand, bruk av sikringsmidlar som belte i bil og lys/refleks på sykkel. God fyrstehjelpsopplæring er og kjennskap til sikring av ulukkesstad er tiltak som kan redusere skadeomfanget ved trafikkulukker.

Grøne Lærdal

Lærdal kommune har gjennom arbeidet med samfunnsdelen slege fast visjonen **Grøne Lærdal**. Kommunen skal aktivt og tverrfagleg arbeida for gjennomføring av Det Grøne skiftet, og dette skal implementerast i alt arbeidet vårt. **Grøne Lærdal** handlar om tema som miljøvenleg, klimaomstilling og berekraftig, men også i stor grad om vekst, utvikling, tryggleik, trivsel og attraktivitet. Det er viktig med omsyn til tryggleik og trivsel blant

innbyggjarane våre at kommunen og samarbeidspartnarane våre legg til rette for trygge vegsamband. I eit miljøperspektiv vil det vera viktig å arbeida for eit godt kollektivtilbod og eit godt utvikla gang- og sykkelnettverk. Det er godt førebyggjande helsearbeid å få fleire til å gå og sykla i staden for å nytta bil, og det er også positivt for miljøet. Potensialet for å forbetra kollektivtilbodet i kommunen er stort. Det vil vera viktig å arbeida for at fleire kan pendla med buss, og at fleire av born og unge kan nytta kollektivtilbod frå-til aktivitetstilboda om ettermiddagane. Mindre trafikk på vegane ved at fleire nyttar kollektivtilbod, vil og vera eit trafikktryggleikstiltak.

Det er og viktig at det vert lagt til rette for at folk kan nytta friluftsområda i kommunen, og at desse er lett tilgjengeleg på trygge tilkomstvegar. Gjennom arbeidet med samfunnsdelen i kommunen, har politikarar og administrasjonen utarbeida framlegg til sentrumsnært friluftsområde som skal tilretteleggjast i større grad enn i dag. Området Mjølkeflata-Hedler ved Lærdalselvi på Lærdalsøyri er peika ut til å vera ekstra viktig område for friluftsliv i Lærdal. Tilkomsten til dette område er anten over vegbrua som kryssar Lærdalselva rett før Fodnestunnelen (RV5), eller langs fjellsida frå Stødno. For skule og barnehage er området klart kortast tilgjengeleg via vegbrua, men det er vanskeleg å komme over brua på ein tilstrekkeleg trygg måte med born og ungdom tett ved biltrafikken. Det er gangveg på brua, men denne er utan rekkverk, noko som gjer at bilane passerar gangvegen i 80 km/t forbi gangvegen. Det er svært ynskjeleg **med rekkverk langs gangvegen på brua**, for å gjere tilkomsten til friluftsområde tryggare.

Pendling og nabokommunar

Lærdal har felles bu- og arbeidsmarknad med Aurland, Årdal og Sogndal, men og i ein viss grad også Vang, Hemsedal, Luster og Leikanger. Spesielt mange pendlar til Årdal. Vidaregåande elevar som bur heime må gå på skule i Sogndal eller Årdal, og pendlar dagleg på vegsambanda mellom kommunane. Det er viktig at kommunane samarbeider om å halda vegsambanda mellom kommunane så trygge som mogleg for dei reisande, med minst mogleg stenging grunna ras, flaum osv. Det er og viktig at kommunane samarbeider om å oppnå gode og trygge kollektivtilbod mellom kommunane, som kan foregå på trygge, rassikre vegar. Samarbeid om beresknapsvegar – altså alternative vegar dersom hovudsambandet vert stengd, bør og vera eit viktig samarbeidstema, f.eks å nytta fjorden når vegambanda ikkje er tilgjengelege.

Kongevegen

I 2017 hadde Lærdal ei eksplosiv vekst av besøkande knytt til Kongevegprosjektet. I 2015 fekk Kongevegen «Vakre vegars pris» og i 2017 var Kongevegen ein av to norske vinnarar av Europa Nostra pris – Europas mest presistetunge utmerkingar innanfor kulturminnesektoren. Desse prisane har gjort at besøkstalet i 2017 vart enormt stort, og er venta å vera stigande i åra som kjem. Attraksjonen Kongevegen er nok ikkje tilrettelagd godt nok, og på fleire område hastar ein no etter for å tilretteleggje for det enorme tal besøkande (toalettløysingar, skilting, logistikk osv). Sjølve Kongevegen ligg utanfor dei store vegsambanda og er utan biltrafikk, men Kongevegen er ikkje samanhengande, og dei reisande må nytte bilvegane for å koma seg mellom delane av Kongevegen. Mange av dei reisande ynskjer å ende/starte på Lærdalsøyri, og dette er eit godt stykke frå nedste parsell

på Kongevegen i Vindhella. Det har vist seg å vera vanskeleg å styra dei reisande inn på ynskja, trygge vegsamband, dei tek ofte kortaste veg, som i fleire høver er E16 og RV 5. Sommaren 2017 var det ikkje uvanleg å sjå store grupper med besøkande vandrane langs Eg og RV 5, som for eksempel på Erisletta på RV 5. Her er ingen vegskulder å gå på, så det er på ingen måte ein ynskja situasjon med tanke på trafikktryggleiken til verken dei gåande eller dei køyrande. Kongeveg-prosjektet har og medført ei stor auke i syklande gjennom dalen, noko det og må tilretteleggjast betre for. På dei vegsambanda som ikkje er utbetra (Ljøsne – Øyri), må det vera eit stort fokus på å leggja til rette for gåande og syklande.

Trafikksikker kommune og Trafikktryggleiksgruppe

I kommuneplanen er **trygg ferdsel på gang- og sykkelveg** blant strategiane for å oppnå overordna mål og eit av kommunen sine satsingsområder er å utvikla attraktive og trygge gang- og sykkelveg for mjuke trafikantar, her spesielt trygge skuleveg. Lærdal kommune vil arbeide for **at born i større grad skal gå og sykle til skulen**. Dette vil skje både gjennom haldningsskapande arbeid og gjennom arbeid med fysiske tiltak for å gjera skulevegane meir trafikksikre. Godkjenningprosess for å verta **Trafikksikker kommune** vert eit viktig arbeid for fokus på trafikktryggleiken i kommunen, spesielt i forhold til trygg skuleveg.

For å halda kontinuitet i arbeidet med å betra trafikktryggleiken, gjennomføre trafikktryggleikstiltak og arbeide for at Lærdal kommune skal verte godkjend som Trafikksikker kommune, er det naudsynt å arbeide tverrfagleg og aktivt med fokus på trafikktryggleik. Det vil då vera føremålsteneleg å danne ei Trafikktryggleiksgruppe som skal arbeide vidare med desse punkta. Sjå meir om dette i Handlingsdelen.

Knutepunktet Lærdal, E16 og RV5

Det er eit viktig satsingsområde at alle reisande gjennom Lærdal skal ha ei trygg og effektiv reise, og ei god trafikkoppleving. Det er **viktig at E16 og RV5 er godt utbygd for moderne samferdsel og stadig aukande trafikkmengde**. Lærdal er utan tvil eit knutepunkt, og stadig større fokus på utbygging av RV 5 gjennom fylket, og stamveg mellom aust og vest, er det enno større behov for oppgradering av desse vegane gjennom dalen. I dag er det gjort svært mykje bra utviklings- og oppgraderingsarbeid på E16 over Filefjell til Ljøsne. Det er og gjort noko oppgradering av RV52, spesielt med tanke på tilrettelegging vinterstid, men her er det framleis ein «flaskehals» frå Breistølen til Borlaug med mange svingar og stor stigning på kort avstand, noko som gjev dårleg trafikkflyt og høgt ulukkestal.

På RV5 er det bra trafikkflyt mellom Lærdalsøyri til Fodnes. Strekninga frå Lærdalsøyri (v/Esso-stasjonen) til Håbakken har mange utfordringar, som f.eks smal veg utan midtlinje eller vegskulder, farlege avkøyrslar, mange landbruksavkøyrslar, nedsett fartsgrense på grunn av farleg trafikkbilete og høgt tal viltpåkøyrslar. Trafikkavviklinga er lite effektiv og ikkje tilfredstillande i høve trafikkmengda og krav til effektivitet i transportnæringa. Det same gjeld E16 vidare frå Håbakken til Stuvane, og vegen her har mange av dei same utfordringane som nemnd for RV 5.

Ei viktig problemstilling her er at vegen over Filefjell og ned til Stuvane på Ljøsne no er av svært god standard, og også E16 gjennom Lærdalstunnelen. «Flaskehalsen» frå Stuvane til Håbakken vert då enno meir trafikkfarleg, då sjåførar som kjem frå aust, har køyrd på god veg i lang strekning, og må plutselig endre køyrestil ved Ljøsne. Strekninga Filefjell – Fodnes vert rekna som ein ulukkesbelasta strekning i fylket. Det er då nytta ulukkestal tilbake til år 2000. Det er viktig for kommunen å understreke at ulukkestrekninga ikkje lenger er den same etter E16 frå Ljøsne til Filefjell har vorte utbetra. Ulukkene skjer i dag på strekninga Lærdalsøyri – Stuvane (Ljøsne), vegstrekninga gjennom Lærdal som ikkje er utbetra. Då det berre er ulukker med hardt skadde/omkomne som vert registrert geografisk, er det vanskeleg å dokumentere geografisk fordeling av alle ulukker i Lærdal. Men i kontakt med Politiet, forsikringselskap (TRAST) og gjennom media, får ein stadfesta at den belasta ulukkestrekninga i dag er innskrenka til strekninga frå Stuvane (på Ljøsne) til Lærdalsøyri.

Kommunedelplan for Tønjum- Ljøsne (vedtak i 2011), har fastsett framtidig vegtrasè for E 16 frå Håbakken til Stuvane. Denne vert lagt i lang tunnel, og standarden elles vert betydeleg oppgradert. Dette vil føre til ei svært stor forbetring av både trafikktryggleiken og trafikkflyten gjennom Lærdal. Det må gjennomførast ein reguleringsplanprosess før prosjektet vert prioritert i NTP. Det er viktig for kommunen, regionen og det nasjonale vegnettet at dette reguleringsplanarbeidet vert sett i gang, så strekninga kan prioriterast i NTP og denne flaskehalsen vert oppgradert til same standard som ein har målsetjing om at E16 skal ha.

Lærdal er på toppen av lista over tal **viltpåkøyrslar** i kommunane i løpet av året, samanlikna med resten av fylket, og samanlikna med resten av landet. Det vil vera viktig for trafikktryggleiken at ein held fram det gode arbeidet som er i gang med tanke på å hindre viltpåkøyrslar langs E16 og RV5. Det er framleis fleire punkt som er «problempunkt», og det er viktig at det stadig vert vurdert tiltak for å betre tryggleiken til dei reisande ved å unngå fare for viltpåkøyrslar, og ikkje minst i eit dyrevelferdsperspektiv. Då tema viltpåkøyrslar er under eigne prosjekt under Landbrukskontoret med eigne budsjettpostar, vert dette berre nemnd i denne planen som oppstilling.

Utbetringar på det kommunale og fylkeskommunale vegnettet

Det er eit stort behov for å sjå nærare på trafiktryggleiken kring Lærdalsøyri skule og Lærdalsøyri barnehage. Området vert vidare kalla **Oppvekst Lærdalsøyri** og omhandlar og omkringliggjande vegnett, med tanke på trygg skuleveg. Kommunen legg gjennom denne trafiktryggleiksplanen opp til at den føreslegne **Trafikktryggleiksgruppa** skal arbeide fram ein plan for tiltak som skal gjennomførast for å gjere trafiktryggleiken for Oppvekst Lærdalsøyri betre. Tiltak som skal vurderast er blant anna å auke tal parkeringsplassar i området, definere bruken av desse med skilt, gjere busslomma ved skulen større, lage av-/påstigningssone utanfor skulen, etablere gangfelt i krysset ved PLO (pleie- og omsorgssenter), vurdere å opne Einemovegen for gjennomkøyring, etablere gang- og sykkelveg langs Einemovegen osv.

Det er eit kontinuerleg arbeid å vedlikehalda, drifte og gjera utbetringar på kommunale og fylkeskommunale vegar. På fleire av dei fylkeskommunale vegane er det kommunen som utfører drift og vedlikehald gjennom avtalar med fylkeskommunen. Det er stadig punkt som kan forbeistrast og det er viktig å halda fokuset oppe på forbetringar på det kommunale og fylkeskommunale vegnettet, som kan vera nytt asvaltdekke, betre vegskuldrar, skilting, etablere fartsdemparar, vurdere fartsgrenser, etablere gang- og sykkelveg/fortau, gangfelt og andre trafiktryggleikstiltak. Kommunen har i svært mange år arbeida spesielt for å forbetre strekninga **Ofta – Skulevegen**. Bustadfeltet i Ofta er i stadig utvikling, noko som medfører auka trafikkmengde og auka fokus på trygg skuleveg. Sjukehuset har mykje trafikk, både i form av dagpasientar, undersøkingar, besøkande og beredskap (ambulanse). Dette set krav til trafikkflyt og trafiktryggleik både for dei køyrande, for utrykningskøyretøy og for mjuke trafikantar. Strekninga har ikkje vegskulder, ikkje gang- og sykkelveg og Øye bru er svært smal (plass til bil i ein køyreretning og svært lite plass til gåande/syklende viss det er køyretøy på brua). Det vart vedteken reguleringsplan i 2010 for gang- og sykkelveg på strekninga Ofta – Skulevegen. I siste Handlingsprogram for fylkesvegnettet er det no sett av midlar til dette prosjektet. Det er svært viktig for kommunen at gjennomføring av reguleringsplanen vert starta opp så snart som mogleg.

Kommunen har og fokus på forbetring av strekninga Lærdalsøyri – Erdal, då spesielt i **Raudbergtunnelen**. Tunnelen er no noko oppgradert, og det er gjennomført noko rassikring. Det vil likevel vera behov for å leggja betre til rette for at gåande og spesielt syklande kan nytta turvegen utanfor tunnelen (mot fjorden) i staden for gjennom tunnelen. Det må setjast opp noko rekkverk mot fjorden, og leggjast betre dekke, slik at det vert tryggare for dei syklande å sykle utanfor tunnelen enn det er i dag.

Det er komme innspel frå Tide AS (busselskap) om at løysinga for **busspassasjerar på Fodnes** (RV5) ikkje er tilfredstillande med omsyn til trafiktryggleiken til dei reisande. Her er for liten plass til å parkere bussane, bussane må køyre ut i køyrefila med motgåande trafikk, og det er liten plass til dei som skal på-/av bussen.

Det er og komme innspel frå Tide AS (busselskap) om å lage ei betre snuløysing for bussane som skal stoppe og snu i Saltkjelen på Ljøsne (E16). Dette gjeld både enkelte lokalturer og skulebussen for vidaregåande elevar. Bussen må i dag rygge på E16 og svinge seg inn mot Saltkjelen bustadfelt. Dette er ingen tilfredstillande løysing for snuplass, og det er ynskjeleg at det vert vurdert å etablere ein større **snuplass for buss ved busslommene i Saltkjelen**.

Etter at E16 vart lagt utanfor Borgund sentrum, må reisande med ekspressbussane gå til busslommer langs E16 – bussen svingar ikkje innom Borgund sentrum. Gangvegen er ikkje opplyst heile vegen frå sentrum til busslommene på E16, og det bør **etablerast gatelys** på denne strekninga. Dette var og eit tema når E16 vart lagt om utanfor sentrum, men har aldri vorte gjennomført. Tiltaket bør vera eit samarbeidsprosjekt mellom Lærdal kommune og Statens vegvesen.

Krysset mellom fylkesveg Mo og kommunal veg til Ljøsne skule er for lite tydeleg. Her manglar skilting og lys, og krysset bør ryddast for vegetasjon og gjerast meir oversiktleg og synleg på avstand.

Det er stadig etterspurnad etter **fartsdemparar i bustadfelt**. Kommunen har no priotert å etablere fartsdemparar i Hanseskogen bustadfelt (2 i kvar gate) og i Saltkjelen bustadfelt. I desse bustadfelte er det ingen fartsdemparar frå før, og ein har tru på at etablering av desse tiltaka vil ha stor effekt på farten i gatene, og dermed stor positiv verknad for trygg skuleveg og mjuke trafikantar generelt.

Beredskap

Med mange reisande gjennom dalen vår, er det viktig å halda fokuset oppe på beredskap og samfunnssikkerheiten kring trafikken gjennom kommunen. Dette handlar både om risikoen trafikken medfører for innbyggjarane, og risikoen for ulukker blant innbyggjarar og andre reisande, i tillegg til tryggleiken for dei reisande knytt til **ras, flaum** osv. Om lag 16-21 % av køyretøya som passerer gjennom dalen er tungtransport. Ein stor del av denne tungtransporten har med seg farleg gods, i form av eksplosive gassar, giftige stoff osv. Det er viktig at vegsambanda er bygd på ein slik måte at ein i størst mogleg grad unngår ulukker, og spesielt viktig at vegane er tilrettelagd også for den store delen av tungtransport som passerar. **Dekning for naudnett, DAB og mobiltelefoni** i alle delar av kommunen med vegsamband, er svært viktig for bereskapen langs vegane våre (og i tunnelane), både for å varsle om eventuelle ulukker, informere om stengde vegar, ras eller farlege køyreforhold, men også for samarbeidet mellom naudetatane dersom det skjer ulukker.

På Vestlandet er det mange rasutsette vegar, og hard kamp om **rassikringsmidlar**. Det er viktig at kommunen er aktivt med i arbeidet med å få tildelt midlar til rassikring for viktige vegstrekningar gjennom kommunen, men også til og frå nabokommunane.

4 Handlingsplan 2018 – 2022 (rev. 2022)

Del A inneheld pedagogiske og informative tiltak retta mot unge og vaksne, og tiltak som gjeld oppfølging plan og gjennomføring av tiltak. Del B inneheld fysiske tiltak retta mot trafikk- og vegsystemet.

Del A: PEDAGOGISKE, ORGANISATORISKE OG INFORMATIVE TILTAK		
<i>Mål A1: Foreldre/føresette skal vera gode førebilete og påverkarar</i>		
Strategi: Foreldrepåverknad, informasjon, ansvarleggjere foreldregruppa		
Tiltak	Ansvarleg	Samarbeidspart
Informere foreldre om «Trafikksikker kommune» og involvere foreldre i arbeidet med sertifisering og oppfølging	Barnehagar og skular	Trygg trafikk, Politiet og Statens vegvesen
Trafikktryggleik og – opplæring skal vera tema på foreldremøte i skular og barnehagar og foreldra skal verte involvert i trafikktryggleiksarbeidet.	Barnehagar og skular	Trygg trafikk, Politiet og Statens vegvesen
<i>Mål A2: Alle born skal koma trygt til og frå skule/barnehage</i>		
Strategi: Gjere områda rundt barnehagane og skulane tryggare. Sikre born trygg skuleskyss, og trygg skuleveg.		
Tiltak	Ansvarleg	Samarbeidspart
Få unødvendig biltrafikk vekk frå skuleområda. Dialog på foreldremøta om å redusere køyring som ikkje er naudsynt til og frå skule, køyre med redusert fart og auka merksemd rundt skuleområdet, haldningsskapande arbeid for meir sykling og gåing til/frå skulen	Skulane og kommunen	Trygg trafikk, FAU, Statens vegvesen, Politiet
Fleire kontrollar i skule- barnehageområdet, speselt i «rushtrafikken» før skulestart og etter skuleslutt	Politiet	Skulane og barnehagane
Sette krav til bussar/drosjetransport at det er sikringsutstyr i køyretøya tilstrekkeleg for alle passasjerar, og at køyreåtfærd er trygg og sikker	Skulane, busselskapa	Politiet, fylkeskommunen
Sikre at alle born har sitteplass med sikringsutstyr under skuleskyss	Skulane, fylkeskommunen, busselskapa	Politiet, fylkeskommunen
Sjå i tillegg punkt under Mål A4		

<i>Mål A3: Gjere born og unge flinkare som trafikantar</i>		
Strategi: Informasjon/opplæring		
Tiltak	Ansvarleg	Samarbeidspart
Informere, integrere og aktivisere foreldra frå barnehage og skule i trafikktryggleiksarbeidet. Halde informasjonsmøte om Trafikksikker kommune – sertifisering og oppfølging.	Kommunen, skular og barnehagar	Trygg trafikk
Informasjon og haldningskampanjar kring bruk av refleks, hjelm og andre sikkerheitstiltak. «Mjuke» trafikantar har og eit ansvar i trafikken!	Skular og barnehagar, Trygg trafikk, NAF, Statens vegvesen	Kommunen, Politiet
Gjennomføre Gå-prøva i barneskulen	Skulane	Politiet
Gjennomføre sykkelprøva i 4. klasse	Skulane	Politiet
Elevane i 10. klasse skal få tilbod om å gjennomføre Trafikalt grunnkurs i skuletida.	Skulane	Trygg Trafikk, Statens vegvesen, Trafikkskulane,
Sikre at skulane har lærarar til Trafikalt Grunnkurs, tilby aktuelle lærarar naudsynt kursing	Skulane	Trygg Trafikk, Statens vegvesen, Trafikkskulane
Trafikktryggleik som tema i ungdomsskulen. Serleg fokus på rus og fart.	Skulane	Kommunen, Fylkesmannen, Trygg Trafikk, politi, Statens vegvesen osv
<i>Mål A4: Etablere Trafikktryggleiksgruppe (TT-gruppe). Oppgåver/målsetjingar til gruppa:</i>		
<ul style="list-style-type: none"> - Sikre gjennomføring av tiltak og god oppfølging av trafikktryggleiksarbeidet. - Utarbeide eigen trafikkplan for Oppvekstområde Lærdalsøyri. - Bli godkjendt som Trafikksikker kommune 		
Strategi: Danne tverrfagleg Trafikktryggleiksgruppe		
Tiltak	Ansvarleg	Samarbeidspart
Oppretthalde ei tverrfagleg trafikktryggingssgruppe (TT-gruppe) i kommunen som skal spele inn trafikktryggingstiltak, følgje opp gjennomføring, og gjennomføre ein større prosess på Trafikkplan for Oppvekst Lærdalsøyri. Grappa skal og følgje opp godkjenningssordninga Trafikksikker kommune.	Kommunen	Barnehagar og skular FAU/SU ved skular og barnehagar Trygg trafikk Politiet
<i>Mål A5: Etablere eit samanhengande og trygt gang- og sykkelvegnett og alternative ruter knytt til Kongevegen og dei historiske vegane, så ikkje dei besøkjande treng nytte hovudvegsambanda til vandring og sykling.</i>		
Strategi: Samarbeide om heilskapleg planlegging		
Tiltak	Ansvarleg	Samarbeidspart
Samarbeide om gode heilskaplege løysingar kring infrastruktur og logistikk kring Kongevegen, arbeide for trygge alternative	Kommunen, Statens vegvesen, Fylkeskommunen	Grunneigarar, Næringsdrivande i Bedriftsnettverket i Kongevegprosjektet

ruter for sykling og arbeide aktivt i planarbeida kring vegsambanda for å få etablert gang- og sykkelvegnett langs hovudvegsambanda.		
<i>Mål A6: Sikre trygge vegsamband både i kommunen, og til nabokommunane</i>		
Strategi: Arbeide kontinuerleg for å sikre trygge vegsamband		
Tiltak	Ansvarleg	Samarbeidspart
Sikre flaum- og skredsikre vegsamband gjennom god planlegging, fokus på kontinuerleg arbeid med å sikre vegsamband for skred og flaum, arbeide for god dekning for DAB, naudnett og mobiltelefoni i heile kommunen, og for vegsambanda til nabokommunane.	Kommunen, Statens vegvesen	NVE, Fylkesmannen, Teleselskapa, nabokommunar

Trafikktryggleiksgruppe og Trafikksikker kommune

Eit av hovudmåla i Trafikktryggleiksplanen er å oppretthalde ei velfungerande Trafikktryggleiksgruppe (TT-gruppe) i kommunen.

Medlemene i TT-gruppa er vedteke slik i møte i kommunestyret 19.09.2018:

- To politisk valde representantar i arbeidet:
Viktor Yttri (leiar) og Kristen Olav Grøtnebø.
- Leiar Tekniske tenester (sekretær og kontaktperson)
- 2 Representantar frå Lærdalsøyri skule (rektor + FAU-representant)
- 2 Representant frå Lærdalsøyri barnehage (styrar + FAU-representant)
- Representant frå FAU Borgund skule og barnehage
- Representant frå Kultur og Oppvekst
- Representant frå Tekniske tenester

I tillegg kan gruppa knyte til seg ulike ressurspersonar innan Politiet, Trygg Trafikk og Statens vegvesen når dette er føremålsteneleg.

Oppgåvene til TT-gruppa skal vere som følgjer:

1. Arbeide for at kommunen skal bli godkjend som Trafikksikker kommune. I vedlegg 1 kan ein lesa meir om kriteria for å bli godkjend. Dette er eit relativt krevjande arbeid, men vil vera viktig og svært nyttig for å setja meir fokus på trafikktryggleiksarbeidet i kommunen. Ved å arbeide i ei slik tverrfagleg gruppe, får ein dei naudsynte innspela frå dei ulike samarbeidsorgana på plass med det same og kan jobbe effektivt og målretta i sertifiserings-perioden, men og sikre ei god oppfølging av arbeidet.
2. Spele inn framlegg til Trafikktryggleikstiltak ved rullering av Kommunedelplan for Trafikktryggleik, og følgje opp gjennomføring av tiltak, søknad om Trafikktryggleiksmidlar osv.
3. Sikre gjennomføring og oppfølging av vedteken Trafikkplan Oppvekst Lærdalsøyri med søknadar til fylkeskommunen om TIK-midlar og innarbeiding i Økonomiplanarbeidet. Arbeide for trinnvis gjennomføring av prosjektet.

DEL B: FYSISKE TILTAK			
<i>Mål B1: Tryggare skuleveg</i>			
Strategi: Arbeide for utbetring av farlege punkt og strekningar langs skulevegen			
Prioritet TIK- midlar		Tiltak	Ansvarleg
<i>1</i>	<i>KV</i>	<i>Lærdalsøyri skule/barnehage</i> <ul style="list-style-type: none"> - Fullføre Trafikkplan for Oppvekst Lærdalsøyri <ul style="list-style-type: none"> • Trinn 2, 2022: gjennomføre resterande tiltak i Skulevegen og Einemovegen • Trinn 3: 2022: resterande tiltak i planen (for eksempel gjerde langs einvegskøyring og barnehage, sykkelskur, gangsti, belysning i fotgjengarovergang) 	Kommunen
<i>2</i>	<i>KV/FV</i>	<i>Gatelys frå Borgund barnehage, gjennom sentrum og til og med Horgevegen</i> <ul style="list-style-type: none"> - Sikre betre belysning utanfor barnehagen, og mellom barnehagen og skulen. Sikre gatelys gjennom sentrum til bussplass på E16. Sikre gatelys langs Horgevegen. 	Kommunen/SVV
<i>3</i>	<i>KV</i>	<i>Øyramarki - kryss</i> <ul style="list-style-type: none"> - I kryss mellom Øyramarki og Mari-Jakobvegen: Oppheva fotgjengarfelt, nedsett fartsgrense 	Kommunen
<i>4</i>	<i>KV</i>	<i>Borgund skule – snuplass, parkering</i> <ul style="list-style-type: none"> - Etablere snuplass og parkering utanfor skulen i tråd med vedteken Detaljreguleringsplan for Borgund sentrum. 	Kommunen
<i>5</i>	<i>KV</i>	<i>Borgund barnehage – snuplass, parkering</i> <ul style="list-style-type: none"> - Etablere snuplass og parkering utanfor barnehagen 	Kommunen

Punkt 1 vert 1. prioritet i 2022 og søkt om TIK-midlar for.

Mål B1: Tryggare, meir effektive og moderne vegsamband, RV 5 og E16

Strategi: Leggje press og spele inn behov for overordna planar for vegstrekningar som ikkje har dette på plass, og utbetring av farlege punkt og strekningar. Arbeide aktivt for å kome i prioritert liste i NTP

		Tiltak	Ansvarleg
	<i>E16</i>	<i>E 16, Tønjum – Ljøsne</i> - Starte reguleringsplanarbeidet for Reguleringsplan Håbakken-Stuvane, for å følgje opp vedteken Kommuneplan for Ljøsne – Tønjum med ny trase for E16 i tunnel på Ljøsne.	Statens vegvesen
	<i>RV 5</i>	<i>RV 5, Fodnes – Håbakken</i> - Starte KVVU-arbeidet for strekninga Skei – Håbakken, og starte Kommunedepan-arbeidet for strekninga Lærdalsøyri – Håbakken, med vurdering av vegtrase-alternativ.	Statens vegvesen
	<i>RV 5</i>	<i>RV 5, Hedlerbrui</i> - Etablere rekkverk langs gang- og sykkelveg på brui	Statens vegvesen
	<i>E16</i>	<i>E16, Borgund ved Horgevegen</i> - Etablere rekkverk (fysisk skilje) mellom E16 og Horgevegen	Statens vegvesen

Mål B2: Tryggare og betre opprusta fylkesvegar

Strategi: Leggje press og spele inn behov for utbetring av farlege punkt og strekningar. Godt vedlikehald og gode rutinar på drift av fylkesvegnettet. Arbeide aktivt for å koma i prioritert liste i Handlingsprogram for Fylkesvegnettet.

		Tiltak	Ansvarleg
	<i>FV</i>	<i>Ofta - Skulevegen</i> - Gjennomføre vedteken reguleringsplan med gang- og sykkelveg, ny Øye bru, betre utbeta kryssløysing ved Øye, betre snuplass for buss. Tiltak for å betre trafikktryggleiken for gåande og syklende over Oftabru vert ein del av dette tiltaket	Statens vegvesen, fylkeskommunen, kommunen
	<i>FV</i>	<i>Raudberg tunnelen</i> - Leggje til rette for at syklistar nyttar gang- og sykkelveg utanfor tunnelen med nytt dekke og rekkverk på utsette punkt.	Statens vegvesen, fylkeskommunen
	<i>FV</i>	<i>Borgund sentrum, fartdempande tiltak</i> - Nedsett fartsgrense, fartsdemparar	Statens vegvesen, fylkeskommunen
	<i>FV</i>	<i>Lo – Borgund stavkyrkje – betre trafikktryggleik</i> - nedsett fartsgrense - tryggare og betre bussplass	Statens vegvesen, fylkeskommunen
	<i>FV</i>	<i>Sprakehaug, Årheim, Tufte – betre trafikktryggleik</i> - betre bussplass - etablere gatelys	Statens vegvesen, fylkeskommunen

5 Oppfølging og evaluering

Oppdatert oktober 2022:

Skal ein betra arbeid med gjennomføring av trafikktryggleikstiltak og prioritering av trafikktryggleikarbeidet i kommunen, må det brukast ressursar i arbeidet. Mange av problemstillingane er knytt til fylkesvegane og det føreset at desse vert prioriterte i fylkeskommunale vegplanar. For å nå fram her, må ein samarbeide med fylkeskommunen og vegvesenet og arbeide aktivt med å spele inn planar og tiltak til regionale planar og handlingsprogram.

Trong økonomi i kommunen har ført til eit etterslep på trafikktryggleikstiltaka. I den førre trafikktryggingsplanen til kommunen vart det sett opp ei svært lang liste for ynskja tiltak for å betre trafikktryggleiken. Ein gjekk den gongen detaljert til verks, og lista innehaltdt kring 90 framlegg til tiltak. Svært mange av desse tiltaka er ikkje gjennomførde i dag. Ein valde ved utarbeiding av ny plan i 2018 å sette opp relativt få punkt, og heller satse på ei betre gjennomføringsevne av desse tiltaka. Dette verkar som ein god framdriftsmåte, då ein klarar å halda fokuset oppe på dei tiltaka som vert prioritert. Det har pga. langtidssjukemeldingar teke lenger tid enn planlagd å gjennomføre prosjekta som planlagd. Det var difor semje om å ikkje arbeide fram nye prosjekt i 2020 før tiltaka som var søkt midlar om og budsjettert for vart ferdigstilte.

Trafikktryggleikstiltak som er gjennomført sidan utarbeiding av plan i 2018:

Kommunale vegar:

- Hanseskogen bustadfelt: fartsdemparar 8 stk, gjennomført 2018
- Saltkjelen bustadfelt: fartsdemparar, 3 stk, gjennomført 2018
- Lærdalsøyri skule/barnehage (Trafikkplan Oppvekst Lærdalsøyri), trinn 1 med dropp-off-sone, lengre busslomme og nytt parkeringsareal, vert gjennomført i 2019/2020.
- Saltkjelen: snuplass for buss, gjennomført i 2019/2020

Drift/vedlikehalds-tiltak:

- Utsikfting av diverse gatelyst på Borgund
- Utsifting av diverse gatelyst på Øyri
- Utsikfting av diverse gatelyst Saltkjelen – gamle Ljøsne skule
- Beskjering av tre og busker for betre sikt og framkommelegheit
- Kampanje ved skulestart om å få private huseigarar til å beskjere hekkar.
- Etablert gatelyst på gang- og sykkelveg mellom LBO og Lærdalsøyri barnehage
- Etablert parkeringsareal for dagsturhytta på austsida av Hedlerbrui, for å unngå parkering tett ved riksvegen.
- Saltkjelen – gangveg frå Gamle Ljøsne skule til bustadfeltet – nytt gatedekke og nye gatelyst

E16/RV5:

- RV 5, Fodnes ferjekai, utbeta køyrefelt for buss, bussparkering og av-/påstigning for buss, gjennomført 2019
- RV, 5 Nedre Eri - Håbakken, utarbeide og vedta reguleringsplan for å betre trafikktryggleiken, gjennomført 2019

- RV5, Nedre Eri – Håbakken, oppgradere vesrekninga i tråd med vedktene reguleringsplan (2020)

Drift-/vedlikeholdstiltak:

- Siktsone betra i Hansekloppi, utskifta gatelys frå Haghussane til avkøyring sentrum aust.
- E16, utbetring/utviding av vegskulder og rekkverk, Ljøsne (2020/2021)

Fylkesvegane:

- Utbetring av kryss ved Mo/Ljøsne, betre gatelys etablert 2019
- Nytt gatedekke på fleire strekningar (2018-2021)

Handlingsdelen skal reviderast kvart år, og planen vert revidert i sin heilheit kvart 4. år.

Tiltak som vert melde inn, skal vurderast innarbeida i planen og prioriterast i høve dei tiltaka som allereie er i planen.

Trafikktryggleiksplanen skal reviderast i sin heilheit for neste planperiode (2023-2026), med oppstart hausten 2022.