



Lærdal
kommune

Kommunedelplan for Trafikktryggleik 2024 - 2035



| Vedtak og revidering | Vedtak i kommunestyret |
|-----------------------------|------------------------|
| Vedtak av plan: | |
| Revidering av handlingsdel: | |

Grøne
Lærdal

Innhald

| | |
|----------------------------------------------------------------------|----|
| 1 Innleiing | 2 |
| 1.1 Generelt..... | 2 |
| 1.2 Nasjonale og regionale mål og satsingsområde..... | 3 |
| 1.3 Trafikksikker kommune | 3 |
| 1.4 Kommunen sitt ansvar for trafikktryggingarbeidet..... | 4 |
| 1.5 Trafikktryggleik i planleggings- og utbyggingssaker | 5 |
| 1.6 Drift og vedlikehald av vegnettet | 6 |
| 1.7 Universell utforming..... | 6 |
| 2 Trafikk og ulukkessituasjonen i Lærdal | 7 |
| 2.1 Generelt om trafikksituasjonen og ulukker..... | 7 |
| 2.2 Prognosar for trafikkutvikling..... | 8 |
| 3 Fokusområde og prioriterte tiltak | 9 |
| 3.1 Trafikktryggleiksarbeid i barnehage/skule og for føresette..... | 9 |
| 3.2 Trafikktryggleiksarbeid i alle kommunale einingar | 9 |
| 3.3 Grøne Lærdal..... | 10 |
| 3.4 Pendling og nabokommunar | 10 |
| 3.5 Kongevegen | 11 |
| 3.6 Trafikksikker kommune og Trafikktryggleiksgruppe | 11 |
| 3.7 Knutepunktet Lærdal, E16 og RV5 | 11 |
| 3.8 Utbetringar på det kommunale og fylkeskommunale vegnettet | 13 |
| 3.9 Beredskap..... | 14 |
| 4 Evaluering av Kommunedelplan for trafikktryggleik 2018 – 2023..... | 15 |
| 5 Handlingsplan | 16 |

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. Kommunedelplan for trafikktryggleik («trafikktryggleiksplanen») skal bidra til å samordne arbeidet og styrke den kommunale innsatsen.

Trafikktryggleiksplanen gjeld for 2024 - 2035, men har ein handlingsdel som bør rullerast kvart år.

Planen har status som kommunedelplan, og prosesskrava i Plan- og bygningslova vert difor følgd. Dette sikrar god medverknad til planarbeidet. 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, men og for trafikantar generelt. Dei fleste innspela som er komme i planprosessen er innarbeida i tiltaksplan/handlingsdel.

Vestland 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.

1.2 Nasjonale og regionale mål og satsingsområde



Meldinga om Nasjonal transportplan 2025–2036 (NTP) presenterer regjeringa sin transportpolitikk og langsiktige plan for utforming av transportsystemet dei neste åra. Det overordna transportpolitiske målet er «Eit effektivt, miljøvenleg og trygt transportsystem i heile landet i 2050.»

Regjeringen legg følgjande til grunn for prioriteringane av ressursbruken i den komande planperioden:

- Me skal ta vare på det me har,
- me skal utbetra der me kan, og utnytte kapasiteten i både eksisterande infrastruktur og transporttilbod betre,
- me skal bygge nytt der me må.

Fokuset på å oppruste eksisterande vegsamband framfor å etablere nye vegar, er formidla både gjennom økonomisk perspektiv, men og gjennom miljø- og klimaperspektivet.

Vestland fylkeskommune har eit breitt ansvar for trafikktryggleiken som regional mynde og utviklingsaktør, vegeigar og skuleeigar. Frå 1. januar 2020 fekk fylkeskommunen òg eit utvida ansvar for fylkesvegane, som inneber til dømes planlegging, utbygging, drift, vedlikehald og beredskap. Fylkeskommunen er høyringspart for kommunale trafikktryggingsplanar.

Trafikktryggingsarbeidet i Vestland fylkeskommune er forankra i Regional transportplan for Vestland 2022-2033 (RTP), som òg inkluderer eit handlingsprogram, ein strategi for mjuke trafikantar og ein strategi for berekraftig mobilitet. Nasjonal transportplan 2018-2029 har som mål at talet på personar som vert drepne eller hardt skadde i vegtrafikken maksimalt skal vere 350 i året innan 2030. Måltalet for Vestland er 44 drepne og hardt skadde innan den tid – ei halvering av dei 87 som vart drepne og hardt skadde i dei gamle fylka i 2018.

1.3 Trafikksikker kommune

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 oppgåver utover dette, men er ei hjelp til å systematisere arbeidet. I desember 2023 vart Lærdal kommune godkjend som Trafikksikker kommune. Fleire andre kommunar i fylket er i gang med prosessen for å bli godkjende.

Lærdal kommune hadde ein omfattande prosess for å bli sertifisert som trafikksikker kommune, og dette har vore tema over mange foreldremøter, møte i leiargruppa i kommunen, møte i trafikktryggleiksgruppa osv. Det har vore gjort eit omfattande dokumentasjonsarbeid for å bli sertifisert. Det er viktig at fokuset blir opprettheldt, at nye rutinar og planar vert godt implementert i einingane, og at forbetringpunkta som vart drege fram i sertifiseringa, vert jobba godt med fram til resertifiseringa.

Tiltaka for å oppretthalde sertifiseringa Trafikksikker kommune, og å følgje opp ulike satsingsområde, spesielt i det førebyggjande arbeidet, 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. Kommunar som er sertifisert som Trafikksikker kommune, har større moglegheiter for å motta trafikktryggleiksmidlar frå fylkeskommunen kvart år.

1.4 Kommunen sitt ansvar for trafikktryggingsarbeidet

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.

1.5 Trafikktryggleik i planleggings- og utbyggingssaker

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 føl opp planretningslinjene for samordna bustad-, areal- og transportplanlegging vert trafikksikkerhetsmålet underbygd.

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 utbyggingssplanar.

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 leggast 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.

Knytt til ulike utbyggingssplanar som omfattar vegsamband, så er det viktig å raskt få på plass nye skiltplanar for det ferdige tiltaket. Tydeleg skilting gjer mykje med trafikkbilete, og aukar tryggleika og forutsigbarheita.

Kommunen har starta arbeid med å utarbeide skiltplan for heile Lærdalsøyri. Her er svært mangelfull og utdatert skilting, og det er behov for å gå gjennom alle skilt, fartsgrenser, forkjørsvegar osv.



1.6 Drift og vedlikehold av vegnettet

Drift- 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 skjerme 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 vedlikehold, spesielt vinterdrift. Gang- og sykkelvegar og fortau må ha en forutsigbar og god standard.

1.7 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 samanhengande bruk av signal som leieline 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.

Lærdal kommune har i 2024 sett i gang arbeid med forbetring av sentrumsområde i høve å auke standarden på universell utforming.

2 Trafikk og ulukkesituasjonen i Lærdal

2.1 Generelt om trafikksituasjonen og ulukker

Lærdal kommune har 2160 innbyggjarar (SSB, per 01.01.24). 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. Busetnaden er elles spreidd utover dalen frå grendene på Ljøsne, Tønjum, 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.

Det er om lag 240-250 skuleelevar i Lærdal. Av desse er det kring 100 som har rett til skuleskyss, som tilsvarar om lag 40-45 % av skuleelevane. 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. Strekninga mellom Oppland grense og Fodnes vert definert som ekstra ulukkesbelasta strekning i fylket i handlingsprogram for trafikktryggleik. Det er relativt mange ulukker knytt til nedkøyringa frå Hemsedalsfjellet, men og oppå fjellovergangen. 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.

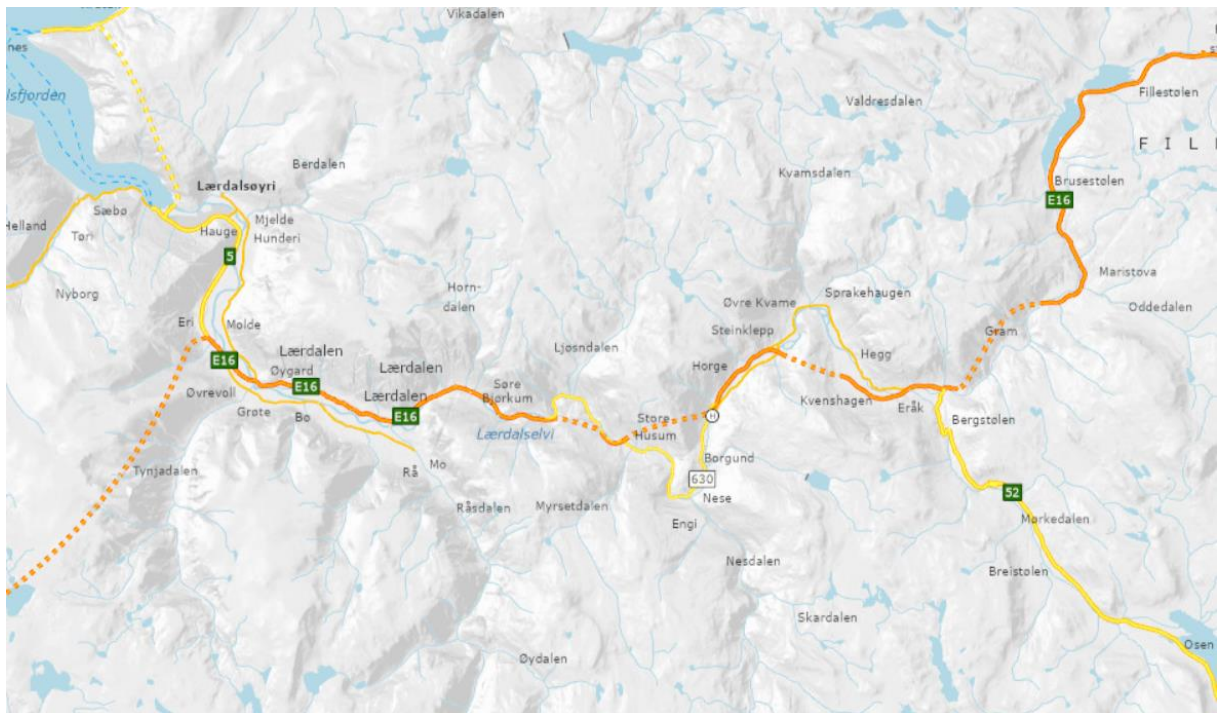


2. 2 Prognosar for trafikktutvikling

Årsdøgntrafikken (ÅDT) gjennom Fodnestunnelen er 2600 køyretøy. Av desse er 19 % lange køyretøy/tungtrafikk. Gjennom Lærdalstunnelen er ÅDT 2111, og andel lange køyretøy/tungtrafikk er 26%. Filefjell har ÅDT på 900, der 24 % utgjør lange køyretøy/tungtrafikk, medan Hemsedalsfjellet har ÅDT på 1200, der 28% er lange køyretøy/tungtrafikk. Mellom Lærdalsøyri og Ljøsnø, er ÅDT mellom 3400 – 3500. Tala er henta frå Vegkart i Statens vegvesen.

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.*



Kartutsnitt som viser hovudvegsambanda i kommunen (vegdata.no)

3 Fokusområde og prioriterte tiltak

3.1 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. Det er i ny trafikktryggleiksplan også innarbeida at skulane og ungdomsklubben skal fokusera på trygg bruk av ATV/traktor/el-sparkeyklar i trafikkbilete vårt. Siste åra har det vore ei auke i desse køyretøya i ungdomsmiljøet i bygda.

3.2 Trafikktryggleiksarbeid i alle 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 sjølv 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.

Det har komme framlegg frå Trygge Lærdal-prosjektet at kommunen sine tilsette skal vera ambassadørar for trafikktryggleik i kommunen. Dette vil seie at dei tilsette er førebileter for god trafikktryggleik, og spreier vidare kunnskap, haldningar osv. for god trafikktryggleik. Kommunen skal starte med å ta dette opp som tema på eigen tilsettedag i kommunen. Det er viktig at dei tilsette får god informasjon og opplæring for å vera gode førebileter i det daglege.

3.3 Grøne Lærdal

Lærdal kommune har visjonen **Grøne Lærdal** som er forankra i kommuneplanen sin samfunnsdel. 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 og nedsett fartsgrense frå tunnelen til rundkøyringa**, for å gjere tilkomsten til friluftsområde tryggare.

3.4 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. 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 beredskapsvegar – altså alternative vegar dersom hovudsambandet vert stengd, bør og vera eit viktig samarbeidstema, f.eks å nytta fjorden når vegsambanda ikkje er tilgjengelege.

Både Lærdalstunnelen og Fodnestunnelen skal oppgraderast dei neste åra. Tunnelane er viktige ferdsselsårer for pendlarar. Å etablere gode, forutsigbare og trygge løysingar for pendlarar vert viktig fokus i forkant av anleggsarbeidet.

3.5 Kongevegen

I 2015 fekk Kongevegen «Vakre vegars pris» og i 2017 var Kongevegen ein av to norske vinnarar av Europa Nostra pris – Europas mest prestisjetunge utmerkingar innanfor kulturminnesektoren. Desse prisane har gjort at besøksalet frå 2017 har auka betydeleg , 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. Om sommaren er 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 på nokre parti smal 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 enno er utbetra, må det vera eit stort fokus på å leggja til rette for gåande og syklande.

3.6 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. Resertifiseringsprosessen for å oppretthalda sertifiseringa som **Trafikksikker kommune** vert eit viktig arbeid for fokus på trafikktryggleiken i kommunen.

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

3.7 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, og seinast på RV 5 frå Nedre Eri til Håbakken. Det er likevel nokre flaskehalsar att på Tønjum-Ljøsne og frå Nedre Eri ned mot Øyri. Det er oppstarta planprosess for sistnemnde strekning no, der blant anna kryssløysingar for avkøyrslar vert eit stort tema.

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. Strekinga frå Lærdalsøyri (v/Esso-stasjonen) til Eri har mange utfordringar, som for eksempel 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 sjåførarar som kjem frå aust, har køyrd på god veg i lang strekning, og må plutsleg endre køyrestil ved Ljøsne. Strekinga 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 ulukkesstrekinga ikkje lenger er den same etter E16 frå Ljøsne til Filefjell har vorte 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.

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 strekinga kan prioriterast i NTP og denne flaskehalsen vert oppgradert til same standard som ein har målsetjing om at E16 skal ha.

Lærdal ligg framleis høgt på lista over tal **viltpåkøyrslar** i kommunane i løpet av året, samanlikna med resten av fylket, og samanlikna med resten av landet. Dette sjølv om det er gjort fleire gode tiltak på vegsambanda siste åra. 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 dyrevelferdspektiv.

3.8 Utbetringar på det kommunale og fylkeskommunale vegnettet

I førre planperiode for trafikktryggleiksplanen vart det fokusert mykje på behovet for oppgradering av området kring Lærdalsøyri skule og barnehage. Her er det no gjort store endringar og forbetringar siste åra, og med god hjelp av trafikktryggleiksmidlar frå fylkeskommunen. Det er viktig å ferdigstille dei siste trinna i Trafikkplan Oppvekst Lærdalsøyri, slik at dei siste tiltaka kjem på plass. Det har og vore etablert snuplass på Ljøsne, fleire fartsdemparar i bustadfelt, etablert betre gatelys fleire stadar, og det har vorte fastsett løysing for snuplass for buss og betre parkeringstilhøve for Borgund Oppvekstssenter.

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 forbetrast og det er viktig å halda fokuset oppe på forbetringar på det kommunale og fylkeskommunale vegnettet, som kan vera nytt asfaltdekke, betre vegskuldrar, skilting, etablere fartsdemparar, vurdere fartsgrenser, etablere gang- og sykkelveggar/fortau, gangfelt og andre trafikktryggleikstiltak.

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 trafikktryggleik 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). Vestland fylkeskommune er no godt i gang med planarbeidet for ny reguleringsplan for strekninga, der det vert planlagd for betre løysingar i området med gang- og sykkelveg, nye bruer, betre snu- og stoppeplass for buss osv.

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 syklende 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 syklende 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 trafikktryggleiken 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.

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. Det er og utfordringar med **tunge køyretøy** i same område, då det blir fort fullt på døgnavileplassen, spesielt ved kolonnekøyning på fjellet. Trailarane står då plassert langs fylkesvegen, noko som gjer trafikkbilete uoversiktleg og er spesielt utfordrande for mjuke trafikantar. Det må sjåast på moglegheit for utviding av døgnavileplassen på området.

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 har komme fleire innspel på punktvisе forbetringstiltak, som fotgjengarfelt som bør merkast og belysast betre, farlege og uoversiktlege svingar for dei gåande og syklande, uheldige situasjonar kring farleg skuleveg osv. Fleire av dei punktvisе innspela er innarbeida i handlingsdelen etter drøftingar i trafikktryggleiksgruppa. Dei innspela som ikkje er komne med i denne handlingsplanen, vert anten handtert i ulike større kampanjar og førebyggjande arbeid, eventuelt at dei kjem med når handlingsdelen skal reviderast.

Når det gjeld innspel på kva som er **farleg skuleveg**, bør dette gjennomførast som eit eige prosjekt i kommunen, i god dialog med fylkeskommunen. Det bør kartleggast godt i forhold til kva elevar som skal transporterast, kva alternative vegar som kan nyttast, og korleis dette kan løysast på best mogleg måte med skulebussen eller anna transport. Det må deretter avklarast med fylkeskommunen korleis dette skal følgjast opp med eventuelle vedtak, og korleis den økonomiske belastninga vert fordelt dersom kommunen gjer eigne vedtak utover fylkeskommunen sine vurderingar.

3.9 Beredskap

Med mange reisande gjennom dalen vår, er det viktig å halda fokuset oppe på beredskap og samfunnstryggleiken 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 beredskapen 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 Evaluering av Kommunedelplan for trafikktryggleik 2018 – 2023

Administrasjonen meiner trafikktryggleiksplanen har fungert godt i førre periode. Planen har vore eit godt utgangspunkt for prioriteringar og fokus i perioden, og det har vore lett for administrasjonen å vite kva og korleis tiltak skal følgjast opp og prioriterast.

Mange av dei førebyggjande tiltaka er godt integrert i organisasjonen, spesielt skulane og barnehagane har godt innarbeida rutinar for trafikktryggleiksarbeidet.

Det bør fokuserast på kven i kommunen som skal arbeide med dei ulike tiltaka, og at nokon har hovudansvar for å følgje opp også dei førebyggjande tiltaka (som informasjon, kampanjar osv.) i handlingsdelen, då spesielt dei tiltaka som ikkje direkte omhandlar skulane og barnehagane.

Det er ein del usikkerheit kring dei økonomiske rammene, då det er lite tilskotsmidlar å hente ut, og det ikkje ligg mykje avsett i budsjettet til kommunen til trafikktryggingstiltak. Situasjonen blir då raskt at det er vedteke mange tiltak som kommunen skal jobbe med, men det er lite økonomi til dette. Det blir då raskt eit stort etterslep på tiltak.

5 Handlingsdel

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 oppfølgingsarbeidet | 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 – oppvekst/formidling | 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 køyreåtfërda er trygg og sikker | Skulane, busselskapa | Politiet, fylkeskommunen |
| Sikre at alle born har sitteplass med sikringsutstyr under skuleskyss | Skulane, fylkeskommunen, busselskapa | Politiet, fylkeskommunen |
| Gjennomføre digital Barnetrakk-kartlegging i minimum 2 klassar på kvar skule kvart år. Resultatet skal vera med som | Kommunen – oppvekst/plan/teknisk | Trygge Lærdal - prosjektet |

| | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
| vurderingsgrunnlag i revidering av handlingsplan i denne plan. | | |
| Gjennomføre kartleggingsprosjekt for Farleg skuleveg i kommunen og følgje opp med dialog med fylkeskommunen om eventuelle vedtak om farleg skuleveg og økonomiske konsekvensar. | Kommunen – oppvekst/teknisk | Foreldre, FAU, Borgund Utvikling, einingsleiarar, busselskapa, fylkeskommunen |
| <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. | Kommunen - oppvekst, skular og barnehagar | Trygg trafikk |
| Informasjon og haldningskampanjar kring bruk av refleks, hjelm og andre sikkerheitstiltak. «Mjuka» trafikantar har og eit ansvar i trafikken! | Skular og barnehagar, Trygg trafikk, NAF, Statens vegvesen Kommunen – oppvekst/teknisk/formidling | Politiet |
| Gjennomføre «Gå-prøva» i barneskulen | Skulane | Politiet |
| Gjennomføre «sykkelpøva» i 4. klasse | Skulane | Politiet |
| Gjennomføre opplæring/øving med el-sparkesykkel | Skulane | Politiet |
| Elevane i 10. klasse skal få tilbod om å gjennomføre Trafikalt grunnkurs i skuletida. Vurdere eige valfag. | 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 og ungdomsklubben. Serleg fokus på rus og fart, og bruk av el-sparkesykkel, ATV og traktor | Skulane og ungdomsklubben | Kommunen, Trygg Trafikk, politi, Statens vegvesen osv |
| <i>Mål A4: Oppretthalde Trafikktryggleiksgruppe (TT-gruppe). Oppgåver/målsetjingar til gruppa:</i> | | |
| <ul style="list-style-type: none"> - Sikre gjennomføring av tiltak og god oppfølging av trafikktryggleiksarbeidet. - Sikre at kommunen blir regodkjendt som Trafikksikker kommune | | |
| Strategi: Sikre at det er opprettheldt ei tverrfagleg Trafikktryggleiksgruppe | | |
| Tiltak | Ansvarleg | Samarbeidspart |
| Oppretthalde ei tverrfagleg trafikktryggingsgruppe (TT-gruppe) i kommunen, som vert kalla inn på minimum 2 møter i året (sjå meir utfyllande tekst under tabellen). Kommunen kallar inn til møta, set agenda, er møteleiar og skriv referat. | Kommunen - teknisk | Barnehagar og skular FAU/SU ved skular og barnehagar Trygg trafikk Politiet |

Mål A5: Etablere eit samanhengande og trygt gang- og sykkelvegnett og alternative ruter knytt til Kongevegen og dei historiske vegane, så ikkje dei besøkande treng nytte hovudvegsambanda til vandring og sykling.

Strategi: Samarbeide om heilskapleg planlegging og gode løysingar

| Tiltak | Ansvarleg | Samarbeidspart |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|
| Samarbeide om gode heilskaplege løysingar kring infrastruktur og logistikk kring Kongevegen, arbeide for trygge alternative ruter for sykling og arbeide aktivt i planarbeida kring vegsambanda for å få etablert gang- og sykkelvegnett langs hovudvegsambanda. | Kommunen – kultur/teknisk/plan, Statens vegvesen, Fylkeskommunen | Grunneigarar, Næringsdrivande i Bedriftsnettverket i Kongevegprosjektet |
| | | |

Mål A6: Sikre trygge vegsamband både i kommunen, og til nabokommunane

Strategi: Arbeide kontinuerleg og aktivt for å sikre trygge vegsamband

| Tiltak | Ansvarleg | Samarbeidspart |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|
| 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 – teknisk/plan, Statens vegvesen, fylkeskommunen | NVE, Teleselskapa, nabokommunar |
| Sikre gode, forutsigbare og trygge løysingar for pendlarar under oppgraderingsarbeidet i Fodnestunnelen og Lærdalstunnelen | Kommunen - leiinga, Statens vegvesen | Pendlarane, større arbeidsplassar som Lærdal sjukehus, Hydro m.fl. |
| | | |

Mål A7: Kommunalt tilsette skal vera ambassadørar for trygg åtferd i trafikken

Strategi: Opplæring og haldningsskapande arbeid

| Tiltak | Ansvarleg | Samarbeidspart |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|----------------------------|
| Etablere ambassadørordning, der dei tilsette får god opplæring og kunnskap om kva som vert rekna som god trafikktryggleik. Dei tilsette får haldningskampanjar og god informasjon, for å kunne vere gode førebileter i trafikken | Kommunen – leiinga/personal/ einingsleiarar | Trygge Lærdal - prosjektet |
| | | |

Mål A8: Kampanjar for klypping av hekk og busker i avkøyrslar og kryss

Strategi: Informasjon, kampanjar og direkte dialog

| Tiltak | Ansvarleg | Samarbeidspart |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|----------------------------------------------------|
| Informasjon, kampanjar minst 2 gonger i året, spesielt før skulestart. Kartlegge problempunkt. Direkte dialog med huseigarar som ikkje føl opp. Bruke dei midlar kommunen har for å få gjennomført tiltak på svært farlege punkt. | Kommunen – teknisk/formidling | Trygg trafikk, skulane, Trygge Lærdal - prosjektet |

Trafikktryggleiksgruppe og Trafikksikker kommune

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

Medlemene i TT-gruppa vert sett saman slik:

- Einingsleiar Tekniske tenester (sekretær og kontaktperson)
- Representant frå prosjekt «Trygge Lærdal»
- 2 representantar frå Lærdalsøyri skule (einingsleiar + FAU-representant)
- 2 representant frå Lærdalsøyri barnehage (einingsleiar + FAU-representant)
- 2 representant frå Oppvekst Borgund (einingsleiar + FAU-representant)
- Rådgjevar Oppvekst

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 oppfølging av «Trafikksikker kommune» og resertifisering.
2. Spele inn framlegg til trafikktryggleikstiltak ved rullering av Kommunedelplan for Trafikktryggleik, og følgje opp gjennomføring av tiltak, søknad om Trafikktryggleiksmidlar osv.

DEL B: FYSISKE TILTAK*Mål B1: Tryggare skuleveg og sentrumsområde***Strategi: Arbeide for utbetring av farlege punkt og strekningar langs skulevegen og område folk ferdast mykje**

| Prioritet | | Tiltak | Ansvarleg |
|-----------|----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 1 | KV | <i>Lærdalsøyri skule/barnehage</i> Fullføre «Trafikkplan for Oppvekst Lærdalsøyri» <ul style="list-style-type: none"> • Trinn 2, 2024: gjennomføre resterande tiltak i Skulevegen (kryss ved LBO og fortausløyising i Einemovegen). Gjennomføre tydelegare skilting i området for å sikre ynskja køyreåtfærd • Trinn 3: 2025: resterande tiltak i planen (for eksempel gjerde langs einvegskøyering/Einemo, belysning i fotgjengarovergangar, parkeringsplass bak skulen, vurdere å etablere opphøgda og opplyst fotgjengarovergang frå Einemomarki til barnehagen. Vurdere fysisk stengsel (som bremsar farten til syklende og gåande) i fotgjengarfeltet mellom barnehage og skulen (på barnehagesida) | Kommunen |
| 2 | KV | <i>Borgund Oppvekstsenter – snuplass, parkering</i> <ul style="list-style-type: none"> • Etablere snuplass og parkering utanfor nye Borgund Oppvekstsenter i tråd med vedteken endring av Detaljreguleringsplan for Borgund sentrum. | Kommunen |
| 3 | KV | <i>Sentrum Lærdalsøyri</i> <ul style="list-style-type: none"> • Etablere betre belysning i sentrumsområdet og opplyste fotgjengarovergangar | Kommunen |
| 4 | KV | <i>Utarbeide skiltplan og gjennomføre oppgradering av skilting på heile Lærdalsøyri</i> <ul style="list-style-type: none"> • Sikre føremålsteneleg og lovleg skilting på Øyri, vurdere fartsgrenser/-soner, vurdere endring av forkøyrrett osv. • Sikre tilstrekkeleg forklarande skilting i einvegskøyering ved barnehagen og drop-opp-sone, og varelevering ved barnehagen • Etablere «barn leikar»-skilt i gatene rundt leikeplass på Grimsgjerde | Kommunen |
| 5 | KV | <i>Øyramarki og Skaffarøyini- kryss</i> Gjere forbetringstiltak (som oppheva og opplyst fotgjengarfelt, vurdere nedsett fartsgrense, etablere trygge fortausløyisingar omkring) i spesielt desse kryssa: <ul style="list-style-type: none"> • Øyragata-Telthusvegen • Øyramarki-Mari-Jakobvegen • Øyramarki-Kyrkjeteigen/Skaffarøyna • Skaffarøyna-Fortun • Skaffarøyna-Uthushaugen • Skulevegen-Skafferøyna • Hillegård – Mari-Jakobvegen | Kommunen |

| | | | |
|---|----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|
| | | <ul style="list-style-type: none"> • Veg frå klubbhuset på fotballbana til Skulegegen (svært dårlege siktforhold) • Kryssa kring vegane i Hanseskogen bustadfelt til Hanseskogvegen | |
| 6 | KV | <p><i>Tiltak i Skaffarøyeni (frå kryss til Skulevegen til parkeringsplass bak skulen)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Gjennomføre enkle tiltak i gata og svingen, som etablering av spegel, betre svingradius, vurdere fortau, informasjon til kommunalt tilsette og bebuarar at farten i området ofte er for høg | Kommunen |
| 7 | KV | <p><i>Tiltak leikeplassar</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Sette opp «barn leikar»-skilt rundt nokre av leikeplassane som har vegar tett inntil | Kommunen |

Mål B1: Tryggare, meir effektive og moderne vegsamband, RV 5, E16 og RV 52

Strategi: Leggjje 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. Kommunen må arbeide aktivt for å fremje tiltaka under: (punkta er ikkje i prioritert rekkefølge)

| | | Tiltak | Ansvarleg |
|--|--------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
| | <i>E16</i> | <i>Tønjum – Ljøsne</i> <ul style="list-style-type: none"> • 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>Hedlerbrui - rundkøyring ved Lærdal ferie og fritidspark</i> <ul style="list-style-type: none"> • Etablere rekkverk langs gang- og sykkelveg på brui • Nedsett fartsgrense, og fotgjengarfelt ved rundkøyringa | Statens vegvesen |
| | <i>E16</i> | <i>Borgund frå sentrum til E16 og Horgevegen</i> <ul style="list-style-type: none"> • Etablere rekkverk (fysisk skilje) mellom E16 og Horgevegen • Etablere gatelys til og ved busstopp på E16 • Utvide tal plassar for døgnkvileplass i området, for å unngå parkering av trailarar langs fylkesvegen | Statens vegvesen |
| | <i>E16</i> | <i>Overgangar ved Håbakken, Ljøsnebu og Elvakroi (Gamle Ljøsne skule)</i> <ul style="list-style-type: none"> • Sikre trygge overgangar/undergangar ved kryssepunkt ved Håbakken bussplass/kafe, Ljøsnebu og Elvakroi. Nedsett fartsgrense og opplyste fotgjengarfelt? Spesielt området ved Ljøsnebu er eit trafikkfarleg punkt og utfordrande også for mjuke trafikantar. | Statens vegvesen |
| | <i>RV 52</i> | <i>Hemsedalsfjellet</i> <ul style="list-style-type: none"> • Utbetre vegen over Hemsedalsfjellet ytterlegare for å få ned ulukkestaten og auke effektiviteten i trafikkflyten. • Jobbe vidare med tunnelloysing frå Bjøberg til Borlaug. | Statens vegvesen |
| | <i>RV5</i> | <i>Lærdalsøyri – Nedre Eri</i> <ul style="list-style-type: none"> • Utarbeide reguleringsplan som sikrar tryggare vegsamband og avkøyrslar på denne strekninga. Etablere midtoppmerking, breiare vegskulder (også til syklande), venstresvingfelt i kryssa, og tryggare tilkomst til bustadhusa sør for RV5. Tiltak for å hindre viltpåkøyrslar. | 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.

| Prioritet | | Tiltak | Ansvarleg |
|-----------|--------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|
| 1 | FV271 | <p><i>Ofta - Skulevegen</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Utarbeide ny reguleringsplan med gang- og sykkelveg, ny Øye bru, betre utbetra kryssløysing ved Øye, betre snuplass for buss. Tiltak for å betre trafikktryggleiken for gåande og syklende over Oftabru vert ein del av dette tiltaket. Prioritering i handlingsplan for fylkesvegnettet | Statens vegvesen, fylkeskommunen, kommunen |
| 2 | FV5627 | <p><i>Raudberg tunnelen</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Leggje til rette for at syklistar nyttar gang- og sykkelveg utanfor tunnelen med nytt dekke og rekkverk på utsette punkt. | Statens vegvesen, fylkeskommunen |
| 3 | FV630 | <p><i>Borgund sentrum og Hovlandsvingen</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Vurdere forlenging av nedsett fartsgrense oppover, etablere fartsdemparar i sentrum • Gjere tiltak i Hovlandsvingen for å betre trafikktryggleiken for mjuke trafikantar • Etablere gatelys og fortau/gangveg frå sentrum til E16 | Statens vegvesen, fylkeskommunen |
| 4 | FV630 | <p><i>Lo – Borgund stavkyrkje – betre trafikktryggleik</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • nedsett fartsgrense ved innkøyring til Lo bustadfelt og kring Stavkyrkjesenteret • Etablere busstopp for skuleelevar frå E16 til innkøyringa til Lo bustadfelt • tryggare og betre bussplass | Statens vegvesen, fylkeskommunen |
| 5 | FV630 | <p><i>Sprakehaug, Årheim, Tufte – betre trafikktryggleik</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • betre bussplass • etablere gatelys | Statens vegvesen, fylkeskommunen |