



ULSTEIN KOMMUNE

PLANPROGRAM

KOMMUNEDELPLAN FOR TRAFIKKTRYGGING 2022-2025



Vedteke i Ulstein formannskap sak FSK PS 151/21

30.11.2021

Sist revidert: 16.11.2021

Innhold

| | |
|--------------------------------|---|
| Innleiing | 3 |
| 1.1 Bakgrunn | 3 |
| 1.2 Lovgrunnlag | 3 |
| 1.3 Planarbeidets formål | 3 |
| 1.4 Målsetting..... | 4 |
| 2 Føringar | 4 |
| 2.1 Nasjonale føringar | 4 |
| 2.2 Regionale føringar | 5 |
| 2.3 Kommunale planar | 5 |
| 2.4. Tilskotsordningar | 5 |
| 3 Viktige utfordringar | 5 |
| 3.2 Økonomi | 6 |
| 3.3 Utgreiingar..... | 6 |
| 4 Planprosessen..... | 6 |
| 4.1 Organisering | 6 |
| 4.2 Medverknad | 7 |
| 4.3 Framdriftsplan | 7 |

Innleiing

1.1 Bakgrunn

Trafikkulukker utgjør ein vesentleg helserisiko og får store samfunnsøkonomiske kostnader kvart år. Å redusere talet på trafikkulykker og skadde i trafikken er soleis eit viktig mål i all kommunal planlegging. Eit verkemiddelt i dette arbeidet er den kommunale trafikktryggingsplanen.

Gjeldande trafikktryggingsplan for Ulstein kommune blei godkjent i kommunestyret 28.4.16, og var i utgangspunktet gjeldande 2016-2019. På grunn av manglande kapasitet har ikkje arbeidet med ny plan blitt starta opp. I ny planstrategi for Ulstein kommune, vedteke 2020, er det bestemt at hovudrulling av trafikktryggingsplanen skal skje i 2020/2021.

Det er viktig å få revidert planen med sikte på vidareføring av intensjonen i tidlegare plan, implementering av nye føringar frå statlege og regionale nivå, og for å vurdere effekten av gjennomførte tiltak. I denne planen vil føringar som tryggleik, folkehelse og krav til universell utforming fortsatt bli sterkt vektlagt. Nye behov blir registrert og kjem med som grunnlag for tiltak og prioriteringar i planen. Den reviderte trafikktryggingsplanen vil bli gjeldande for perioden 2022-2025.

Tidlegare plan har hatt som hovudmål å gjere Ulstein til ein tryggare kommune å ferdist i trafikken for alle alders- og brukargrupper.

Medverknad frå barn, eldre og menneske med redusert funksjonsevne vil bli trekt inn i trafikktryggingsarbeidet for å sikre eit godt og tenleg vegsystem for alle. Trygge skuleveggar og gang- og sykkelveggar til fritidsaktivitetar for barn og unge vil framleis ha prioritet.

1.2 Lovgrunnlag

Planprogrammet skal vere eit verkty for å sikre tidleg medverknad og avklaringar av viktige omsyn som må takast i planarbeidet, jamfør plan- og bygningslova. Det skal angi formålet med planarbeidet, avklare viktige problemstillingar og utredningsbehov og skildre korleis planarbeidet er tenkt gjennomført.

Forslag til planprogram blir sendt ut til høyring og offentleg ettersyn samstundes med varsel om oppstart. Ulstein kommune oppmodar alle interesserte til å kome med innspel og synspunkt til planprogrammet gjennom offentleg høyring, før planprogrammet blir fastsett av formannskapet.

Arealmessige tiltak i planen vil ha si avklaring gjennom kommuneplanen sin arealdel og reguleringsplanar før gjennomføring.

1.3 Planarbeidets formål

Arbeidet med kommunedelplan for trafikktrygging er ei revidering av tidlegare trafikktryggingsplan som blei vedteke i 2016, og omfatta perioden 2016-2019. Det er soleis naudsynt å gjere ei revidering av denne planen. Den reviderte planen vil gjelde for 2022-2025, og vil bygge vidare på tidlegare trafikktryggingsplanarbeid.

Sidan 2002 har ein kommunedelplan for trafikktrygging vore ein føresetnad for å få statleg støtte til planlegging og gjennomføring av sikringstiltak av born sin skuleveg på kommune- og fylkesveggar.

Trafikktryggingsplanen skal ta omsyn til nasjonale føringar i plan- og bygningslova, føringar i gjeldande trafikktryggingsplan, kommuneplanen sin arealdel, klimaplan og kommuneplan for idrett og fysisk aktivitet. Den nye planen erstattar noverande plan fullt ut og skal innehalde relevante faktaopplysingar og eit gjennomarbeida kartgrunnlag, registreringar og tiltaksplanar for utvikling og sikring av trafikken.

1.4 Målsetting

Hovudmålet er fortsette å jobbe vidare med at Ulstein skal vere ein kommune der det er trygt å ferdast i trafikken for alle alders- og brukargrupper. Ein samordna trafikktryggingsplan i Ulstein kommune må ha eit siktemål som over tid fører til eit varig, tverrfagleg samarbeid. Med bakgrunn i dette er det sett opp langsiktige mål for arbeidet med trafikktrygging og vegforvaltning i Ulstein kommune.

- Redusere talet på ulukker, skada og drepne i trafikken
- Trygt og tenleg vegnett for alle brukargrupper
- Stimulere til meir fysisk aktivitet
- Ta vare på tekniske installasjonar ved drift og vedlikehald
- Gi ei oversikt over trafikkfarlege stadar i kommunen og prioritere anleggstiltak
- Sette fokus på haldningsskapande tiltak
- Åtferdsretta/haldningsskapande tiltak for alle aldersgrupper

2 Føringar

2.1 Nasjonale føringar

Trafikktryggingsarbeidet i Noreg er organisert på tre nivå: nasjonalt, regionalt og lokalt.

På nasjonalt nivå er det Samferdselsdepartementet som styrer trafikktryggingsarbeidet gjennom Nasjonal transportplan (NTP). Dei fem hovudaktørane som skal følgje opp regjeringa sin politikk på dette området er Statens vegvesen, Politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet og Trygg Trafikk.

NTP 2022-2033 er ein strategisk plan for utvikling av den samla statlege infrastrukturen for veg-, jernbane-, luft- og sjøtransport, og bygger på regjeringa sin nullvisjon og at det ikkje skal skje ulukker i trafikken som fører til drepne eller hardt skadde. Dette inneber at transportmiddel og transportsystema må formast på ein slik måte at dei fremjar riktig åtferd, og i størst muleg grad hindrar at menneskeleg feilhandlingar får fatale konsekvensar. Vidare må trafikantane påverkast til ei sikker åtferd.

- Nasjonal transportplan
- Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021 (2022-2025)
- Nasjonal gåstrategi
- Nasjonal sykkelstrategi
- Statlige planretningslinjer for samordnet bustad-, areal- og transportplanlegging
- Statens vegvesens normaler, retningslinjer og veiledninger

FN's berekraftsmål

Stortinget og regjeringa har vedtatt at FN sine berekraftsmål skal liggje til grunn for kommunen si samfunns- og arealplanlegging. Berekraftsmåla er verdas felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, utjamne ulikheiter og stoppe klimaendringane innan 2030. Innanfor berekraftsmåla ligg tre grunnelement som har betydning for samfunnsutviklinga: økologi, økonomi og sosial forhold. Kommunar er nøkkelaktørar for å realisera ei berekraftig samfunnsutvikling og realisering av berekraftsmåla i Noreg. Vi er nærast befolkninga, lokale bedrifter og organisasjonar. Samtidig er vi ansvarleg for mykje av den sosiale og fysiske infrastrukturen som påverkar befolkningas levekår og utviklingsmoglegheiter. Difor er det avgjerande å setja klare rammer for berekraftig utvikling i offentleg planlegging. Berekraftsmåla gjev difor viktige føringar for Ulstein kommune sine

tenesteområde og kjem til å vera med på å gjere kommunen berekraftig og framtidsretta. For trafikktryggingsplanen vil spesielt berekraftsmåla synt under vere viktig.



2.2 Regionale føringar

Etter regionreforma i 2020, tok fylkeskommunen over ein langt større del av ansvaret som vegvesenet tidlegare har hatt ved fylkesvegane.

Regionale planar som er førande for arbeidet vil vere:

- Fylkesplan for berekraftsfylket 2021-2024
- Fylkesstrategi for samferdsel 2021-2024

2.3 Kommunale planar

Barn og unge er eit hovudfokus i nasjonal og regional trafikktryggingsarbeid. Trygging av barn sin skuleveg involverer mange aktørar, og det er viktig å førebygge ulukker og frykt ved at barn i ung alder får gode haldningar. Trygge oppvekstforhold for barn og unge er eit viktig satsingsområde i kommunen og arbeidet med trafikktrygging må ha fokus på dette.

Folkehelseperspektivet skal ivaretakast i all kommunal planlegging og skal etter plan- og bygningslova fremje befolkninga si helse og medverke sosiale helseforskjellar. Universell utforming er eitt hovudmål i NTP, og vil ha fokus også i denne planen.

Ulstein kommune har dei siste åra lagt ned eit stort arbeid med kommuneplanens arealdel og samfunnsdel. Trafikktryggingsplanen vil hjelpe å prioritere og realisere tiltak som ligg inne i kommuneplanen.

2.4 Tilskotsordningar

Tilskot til trafikktryggingstiltak blir brukt som eit aktivt verkemiddel for å betre trafikktryggleiken og er ei fylkeskommunal ordning. Dei har ei ordning der kommunar kan søke om tilskot til å dekke inn 50 % av kostnadane til tiltak for trafikktrygging.

Ein har også sertifiseringsordninga Trafikksikker kommune. For å bli godkjend vert det stilt krav til dokumentasjon frå dei ulike etatane. Kriteria tek utgangspunkt i lover og forskrifter kommunen er pålagde å følgje, slik ein får systematisert trafikksikkerheitsarbeidet.

3 Viktige utfordringar

Trafikktryggingsplanen skal bidra til å betre vilkåra for alle som ferdast i trafikken. I arbeidet med planen vil det vere fokus på medverknad frå lokalsamfunnet, spesielt frå barn, unge, eldre og menneske med nedsett funksjonsevne.

God tilrettelegging i sentrumsområde for gåande og syklende med klare skilje mellom areal for gåande og køyrande, trygge kryssingspunkt, lett tilgjengelege snarveggar for gåande, trygg ferdsel til og frå skule og fritidsaktivitetar, og supplering av manglande delar i vegnettet er prioriteringar som blir tatt med vidare frå gjeldande trafikktryggingsplan.

I arbeidet med førre trafikktryggingsplan gjennomførte vi ei digital registrering ved bruk av ei teneste som heiter Barnetrakk. Då fekk elevar i sjette og niande trinn sjølve registrere sine skule- og fritidsvegar, område for leik og opphald, stader dei liker og misliker, og kva fysiske forandringar dei ønsker i sine nærområde. Det skal gjennomførast ei ny Barnetrakk-registrering i denne planprosessen.

3.2 Økonomi

Ein del av tiltaka i handlingsplanen er kostbare som t.d. etableringar av nye gang- og sykkelvegar. Nokre kostar langt mindre, som fartshumpar og veglys. Det minst kostnadskrevjande tiltaket kommunen kan gjennomføre er fokus på åtferdsretta/haldningsskapande tiltak for alle innbyggjarane og tilsette i kommunen. Det krev ei organisering på tvers av sektorar og ei bevisstgjerung av alle tilsette i kommunen og kommunens innbyggjarar.

For at trafikktryggingsplanen skal ha ein verdi, må det til politisk prioritering av trafikktryggingstiltak.

3.3 Utgreiingar

- Differensiering av fartsgrense
- Veglys langs køyrevegar og gang- og sykkelvegar og som lyssetting i sentrum
- Vedlikehald av vegar i trafikktryggingsperspektiv
- Auka fysisk aktivitet gjennom betre gang- og sykkelvegar og tilrettelegging av turstiar
- Universell utforming, tilgjengelegheit og tryggleik for alle grupper i trafikken
- Barnetrakkregistreringane frå utvalde klassetrinn på skulane i kommunen blir analysert og presentert.
- Skildring av dagens situasjon med omsyn til kartlegging av noverande vegar, gang- og sykkelvegar, overgangsfelt, ulukkesstatistikk

Ein tek høgde for at det kan kome andre utgreiingar i arbeidet med trafikktryggingsplanen undervegs i prosessen.

Kommunedelplanen for trafikktrygging vil også innehalde:

- Rammevilkår, status og målsettingar
- Tiltak og handlingsprogram
- Delrapportar som vedlegg

4 Planprosessen

4.1 Organisering

Trafikktryggingsplanen skal inngå i det kommunale plansystemet som kommunedelplan og skal godkjennast av kommunestyret.

Gjennom medverknad og samarbeid på tvers av sektorar får ein også inn eit breiare fagleg perspektiv, og vil kunne effektivisere og koordinere trafikktryggingsarbeidet.

For arbeidet med trafikktryggingsplanen er det oppnemnd ei arbeidsgruppe og ei styringsgruppe. Arbeidsgruppa skal kartlegge og sette fokus på kva som skal vere prioriteringar i handlingsprogrammet. Gruppa består av:

- Arne Runar Vik, kommunalsjef teknisk
- Odd Kåre Wiik, leiar drift og anlegg
- Vegard Sæter Gurskevik, skulesjef
- Kristine Dale, folkehelsekoordinator

- Vegard Ertesvåg, ingeniør

Formannskapet vil vere styringsgruppe for planprosessen. Dei får fullmakt til å godkjenne planprogram, legge ut planframlegg til offentleg ettersyn og ha funksjon som administrasjonen sitt næraste politiske rådgjevings- og avgjerdsorgan i prosessen.

4.2 Medverknad

Aktivering av innbygarane i kommunen skal gi verdifulle innspel i planprosessen og hjelpe til med kartlegging av trafikktryggingproblemer. I følge plan- og bygningslova har kommunane eit særskilt ansvar for medverknad frå dei yngste. Der vil kommunen blant anna nytte seg av dei tidlegare nemnde barnetrakkregistreringane.

Det blir lagt opp til informasjon og mulegheiter for innspel til planprogrammet på følgjande måte:

- Varsel om oppstart blir annonsert og planprogrammet blir lagt ut til offentleg ettersyn. Det blir muleg å kome med innspel til planarbeidet generelt. Alle merknadane som kjem inn innan fristen blir tatt med i kommunen si vurdering.
- Når utkast til kommunedelplanen er klart, vil det bli lagt ut for offentleg ettersyn med mulegheiter for å kome med innspel innan seks vekers høyringsfrist. Innkomne innspel blir vurdert av arbeidsgruppa og kommentert i saksframlegg i samband med politisk behandling.
- Kommunen får gjennom året inn ein del innspel, synspunkt, merknadar og krav vedkomande trafikktryggleik. Det som har kome inn siste åra, vil bli vurdert i planarbeidet.
- Dersom kommunen skal halde folkemøte i denne perioden, kan det vere aktuelt å ha trafikktrygging som tema.
- Skulane og barnehagane ved FAU og SU vil bli bede om å kome med innspel til planen.
- Kommunen vil også be innbygarane om å kome med innspel via kommunens heimesider og Facebook.

4.3 Framdriftsplan

| Tidsrom | Aktivitet |
|------------------|--|
| Mars-juli 2021 | Oppstart av arbeidet og planprogram på høyring og off. ettersyn med frist 15. september 2021 |
| Juni-august | Barnetrakkregistreringar. (Manglar UUS. Arbeidet vil bli fullført i desember 2021/januar 2022) |
| November 2021 | Fastsetting av planprogram m/innarbeidde merknadar |
| Januar-mars 2022 | Utarbeiding av planframlegg |
| Mars 2022 | Planframlegg til høyring og off. ettersyn |
| April-mai 2022 | Vurdering av innkomne merknader og sluttarbeid med plan |
| Mai/juni 2022 | Sluttbehandling i politiske utval og kommunestyret |