



Framlegg til planprogram

Kommunedelplan for trafikksikring for Masfjorden kommune 2020 – 2032



Innhold

1. Innleiing	3
1.1. Bakgrunn	3
1.2. Lovgrunnlag	3
1.3. Føremålet med planen	3
2. Føringer	3
2.1. Nasjonale, regionale og lokale mål og føringer	3
2.2. Ansvarsdeling i trafikksikringsarbeidet	4
3. Utvikling innan uhell og ulukker i kommunen	5
4. Status frå tidlegare plan	5
5. Tema i kommunedelplan for trafikksikring 2020 - 2032	5
6. Planprosess og medverknad	6
6.1. Organisering av arbeidet	6
6.2. Medverknad	6
6.3. Framdriftsplan	6

1. Innleiing

1.1. Bakgrunn

Masfjorden kommune ønskjer å revidere trafikksikringsplanen som vart godkjent i kommunestyret den 30.10.2014. Den reviderte planen skal utarbeidast for perioden 2020 til 2032 med spesiell fokus på 4-års perioden 2021 til 2024. Planen skal på bakgrunn av registrerte data om uhell, ulukker og innspel og høyring av planen gje føringar på trafikksikringsarbeidet i kommunen dei neste 12 åra og med konkrete tiltaksplanar for dei første fire åra.

1.2. Lovgrunnlag

Kommunedelplan for trafikksikring har status som tematisk delplan til kommuneplanen, og utan heimel til bindande arealdisponeringar. Planen kan gi tilrådingar om arealdisponeringar til kommuneplanen sin arealdel eller til å starta opp reguleringsplanarbeid.

1.3. Føremålet med planen

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

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

2. Føringar

2.1. Nasjonale, regionale og lokale mål og føringar

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

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

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

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

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

Masfjorden kommune sin samfunnsdel gjeld for 2012 – 2024, og arealdelen til kommuneplanen gjeld for perioden 2018 – 2030. Begge planane vil difor vera gjeldande for første del av planperioden til trafikksikringsplanen (2021 – 2024). Seinare i planperioden fram til 2032 vil trafikksikringsplanen kunne gje gode innspel til mogelege arealdisponeringar i arbeidet med ny arealdel i kommuneplanen og til målformuleringar med meir i samfunnsdelen.

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

- Nasjonal transportplan 2018 – 2029
- Stortingsmelding 40 (2015 – 2016) «*Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering*»
- Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018 - 2021
- Handlingsplan for trafikksikring i Hordaland 2014-2017
- Kommuneplanen sin arealdel 2018 – 2030
- Kommuneplanen sin samfunnsdel 2012 - 2024
- Ulukker i Noreg. Nasjonal strategi for førebygging av ulukker som medfører personskade

2.2. Ansvarsdeling i trafikksikringsarbeidet

Det er fleire forvaltingsnivå og organisasjonar som har ansvar for gjennomføring av trafikksikringstiltak i kommunen.

- Masfjorden kommune:

Kommunen har eit særleg ansvar for trafikksikring blant sine tilsette og innbyggjarane i kommunen. Mellom anna har ein ansvar for at trafikksikring alltid er eit tema når kommunen planlegg, byggjer og godkjenner tiltak i tilknytning til vegsystemet. TML (teknisk etat) har ansvar for drift, vedlikehald og fysiske trafikksikringstiltak på det kommunale vegnettet. I tillegg har oppvekstleiar saman med styrarar og rektorar ansvar for skular og barnehagar, og difor eit ansvar for trafikkopplæring med meir retta mot born og unge i skule barnehage. Samarbeid mellom skule, barnehage, lensmann og Trygg Trafikk er viktig i denne samanhengen.

- Vestland fylkeskommune

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

- Statens vegvesen

Vegvesenet har ansvar for at ferdsla på riksvegar er trygg for alle trafikantgrupper. Dei planlegg, byggjer og har ansvar for vedlikehald på desse vegane. Tilknytning av avkjørsler til desse vegane vert regulert av Statens vegvesen. Vegvesenet har også ansvaret for planlegging og bygging av gang- og sykkelvegar langs sitt vegnett, samt ansvar for kontroll av køyretøy, kontroll av køyre- og kviletid og bilbeltekontroll.

- Lensmannskontoret

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

- Trygg Trafikk

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

3. Utvikling innan uhell og ulukker i kommunen

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

4. Status frå tidlegare plan

I sist trafikksikringsplan frå 2014 var det tiltakslistar retta både mot ikkje fysiske tiltak og fysiske tiltak knytt til dei ulike vegar og tema. I revidert plan vil ei kartlegge status frå sist plan og prioritere hardare for å auke gjennomføringsevna på tiltak som kjem inn i handlingsplanen.

5. Tema i kommunedelplan for trafikksikring 2020 - 2032

I planprosessen vil ein drøfta følgjande tema:

- Visjon og målsettingar
- Gjennomgang av registrerte ulukker og uhell dei siste 10 åra i kommunen.
- Gjennomføre spørjeundersøkingar mot skular, banehagar og utvalde lag- og organisasjonar.
- Diskusjon om haldningsskapande arbeid.
- Drøfte ikkje fysiske tiltak og korleis ein best kan forankre desse slik at ein er sikra gjennomføring av tiltaka.
- Drøfte fysiske tiltak langs og ved vegnettet.
- Planen skal ende opp med handlingsplan med konkrete forslag til fysiske og ikkje fysiske tiltak for perioden 2021 –2025, og for meir langsiktige tiltak for perioden 2025 – 2032.
- Metode og prosess knytt til rullering av planen og val av tiltak i handlingsplanen.

6. Planprosess og medverknad

6.1. Organisering av arbeidet

Styringsgruppe:

Formannskapet vert styringsgruppe for planarbeidet.

Arbeidsgruppe:

I arbeidsgruppa deltek følgjande i tillegg til engasjert konsulent :

- Assisterande rådmann (leiar)
- Teknisk sjef
- Oppvektsleiar
- Brannsjef

Referansegruppe (arbeidsgruppa og følgjande representantar vert invitert med):

- Representant frå Nordhordland Lensmannskontor
- Representant for Statens Vegvesen/ Vestland fylkeskommune
- Representant for Trygg trafikk.
- Representant frå Eldrerådet

Andre viktige aktørar i planarbeidet vil vere Skyss og transportnæringa i kommunen.

6.2. Medverknad

Planprogrammet og kommunedelplan for trafikksikring vert sendt på offentleg høyring i seks veker kvar. I tillegg vil ulike lag- og organisasjonar og SU i skular og barnehagar verte invitert til å komme med sine innspel til planarbeidet. Kommunen tek ansvar for å halde eitt folkemøte med informasjon og for å få innspel frå innbyggjararar. Dette vil skje når planen er på høyring.

6.3. Framdriftsplan

Ein tek sikte på at planprogrammet vert lagt ut på høyring sommaren 2020 og vedteke hausten 2020. Samstundes vert det kunngjort oppstart av planarbeidet med frist for innspel. Sjølv planarbeidet vert organisert og starta opp i august 2020, og planen vert sendt ut på høyring i desember 2020. Endeleg godkjent plan vinteren 2021.