

Revidert planprogram for lokal transportplan og trafikktrygging



Gloppen kommune



Innhold

1.0	Bakgrunn og innleiing	3
1.1	Kort om planprogram	3
1.2	Planarbeidets føremål.....	3
1.3	Føringar frå samfunnsdelen og kommunale krav.	4
1.4	Andre føringar:	4
2.0	Innhald i lokal transportplanen	5
2.1	Mål for det kommunale vegnettet.....	5
2.2	Utarbeiding av overordna status på eksisterande vegnett	5
2.2	Drift og vedlikehaldskostnadar	6
2.3	Trafikktryggleik	6
2.4	Miljø og berekraft.....	7
2.5	Klima	7
2.6	Nedklassifisering av kommunale vegar.....	7
2.7	Riksvegnettet og fylkesvegnettet og oppfølging av NTP og RTP	7
2.8	Cruise, kaiar og transport på sjø	8
2.9	Flyplass	8
2.10	Samferdsel , mobilitet og transport inn og ut av kommunen	9
2.10	Investeringskostnadar.....	9
3.0	Planprosessen og medverknad	9
3.1	Organisering.....	9
3.2	Medverknad	9
3.3	Framdriftsplan	11

1.0 Bakgrunn og innleiing

Gloppen kommune sin plan for veg og trafikktrygging, vart utarbeida for perioden 2017-2024, med lenging i Samfunnsutvalet sak 100/24 t.o.m. 2026. Ved sluttbehandling av kommunal planstrategi i kommunestyret sak 072/24, vart det gjort følgjande vedtak knytt til revisjon av veg og trafikktryggingsplanen:

Lokal transportplan skal vere kommunedelplan.

Planen skal femne om alle delar av samferdsle, mobilitet og transport i og ut av kommunen. Den skal setje mål for det kommunale vegnettet og strategiar for å utforme vår politikk for grøn omstilling og samarbeid med regionale og nasjonale aktørar.

Plan- og bygningslova § 11-1 krev at ein kommune skal ha ein kommuneplan som skal «...ivareta både kommunale, regionale og nasjonale mål, interesser og oppgåver, og bør omfatte alle viktige mål og oppgåver i kommunen...» I tillegg kan det «...utarbeidast kommunedelplan for bestemte områder, tema eller verksamhetsområder...»

Dette planprogrammet for utarbeiding av ein kommunal transportplan eller Kommunal plan for veg og trafikktrygging vil bli gjennomført som ein kommunedelplan, i tråd med krav i plan- og bygningslovens § 4-1. Planen vil omfatte ulike tema for veg, kommunal målsetjing for vegnettet og blir utarbeida med tilhøyrande handlingsplan for at kommunen skal kunne arbeida målretta, strategisk og prioritera rett. Ein viktig del av dette arbeidet vil også omfatte ulike trafikktryggingstiltak, slik at kommunen også har ein oppdatert plan på området, som er ein føresetnad for å kunne søkje om eksterne midlar til utvikling av veg og trafikktrygging i kommunen.

1.1 Kort om planprogram

Plan- og bygningslova § 4-1 krev at det skal utarbeidast eit planprogram for alle kommune(del)planar.

Planprogrammet skal gjere greie for føremålet med planarbeidet, planprosessen med fristar og deltakarar, opplegget for medverknad, spesielt i forhold til grupper som kan bli særleg råka, kva alternativ som vil bli vurdert og behovet for utgreiing. Planprogrammet skal avklara kva planlegginga skal handle om og korleis den skal gjennomførast. Det vil seie konkretisering av mål, behov for utgreiingar og ein plan for involvering og medverknad frå ålmenta, innbyggjarar, lag, organisasjonar og høyringsinstansar.

Planprogrammet skal bidra til ein meir føreseieleg og effektiv planprosess. Forslag til planprogram skal handsamast politisk og sendast på høyring. Etter høyringa skal politkarane vedta det endelege planprogrammet, og arbeidet med planen kan starte. Det er ikkje krav til konsekvensutgreiing.

1.2 Planarbeidets føremål

Denne planen skal:

- Følgje opp nasjonale og regionale føringar og overordna mål gjennom NTP og RTP
- Følgje opp strategiar i kommuneplanen
- Utarbeide mål for det kommunale vegnettet
- Legge betre grunnlag for målretta ressursinnsats innan drift, vedlikehald og forsterkning av det kommunale vegnettet
- Oppdatere oversikt for små og store trafikktryggingstiltak

- Omtale alle delar av samferdsel, mobilitet og transport i og ut av kommunen. Planen skal vere grunnlaget for kommunen sine innspel til overordna planar som NTP og RTP.
- Sjå på strategiar for å utforme kommunens politikk for grøen omstilling og samarbeid med regionale og nasjonale aktørar innanfor samferdsel og transport.

1.3 Føringar frå samfunnsdelen og kommunale krav.

Planen skal utarbeidast i samsvar kommunale føringar, og det skal vere samanheng mellom planen og andre kommunale planar, pågåande prosessar, strategiarbeid og prosjekt i kommunen. I tillegg må det i arbeidet med planen vurderast om og i tilfelle kva føringar som eventuelt ligg i andre vedtekne planar og strategiar.

Samfunnsdelen peikar på tre satsingsområde for komande planperiode, som kan vere aktuelle for denne planen:

- Fjordlandsbyen Sandane er utvikla fom ein berekraftig tettstad der det er teke klima- og miljøvennleg omsyn både når det gjeld bygningar og transportsystem
- Sykkel er eit realistisk alternativ til bil for glopparar som ønskjer aktiv transport av omsyn til miljø og eiga helse.
- Jobbe for utbetring av vegar som er viktige for at Gloppen skal vere ein del av eit større og meir dynamisk bu- og arbeidsområde.

Ei vidareføring av viktige moment frå eksisterande kommunal plan for veg og trafikktrygging, 2017-2026, vil også vere naturleg å følgje opp her.

1.4 Andre føringar:

Planarbeidet skal skje i samsvar med gjeldande lover, forskrifter, rundskriv og anna regleverk. Planen skal følgje nasjonale, regionale og kommunale føringar.

FNs berekraftsmål:



FNs berekraftsmål og dei tre dimensjonane i berekraftsomgrepet:

- Økologisk berekraft – ei utvikling innanfor det planeten toler og som reduserer tap av naturmangfald

- Sosial berekraft - handlar om deltaking, likeverd og ei utvikling som byggjer på samhald, tillit og demografi.
- Økonomisk berekraft - handlar om ansvarleg forbruk og produksjon, økonomisk vekst med mindre miljøbelastning, samt rettferdig og anstendig arbeidsliv

Fleire av måla har betydning for transportsektoren:

- 3: Sikre god helse og fremme livskvalitet for alle, uansett alder
- 9: Bygge robust infrastruktur, fremme inkluderande og berekraftig industrialisering og bidra til innovasjon
- 11: Gjere byer og busettingar inkluderande, trygge, motstandsdyktige og berekraftige
- 12: Sikre berekraftige forbruks- og produksjonsmønstre
- 13: Handle omgåande for å stoppe klimaendringane og bekjempe konsekvensane av dei.

Andre viktige planar:

- Nasjonal transportplan (2022-2033) [Meld. St. 20 \(2020–2021\) - regjeringen.no](#)
- Regional transportplan Vestland (2022-2033) vestlandfylke.no/fylkesveg/hoyringsside-rtp-2022-2033/
- Regional plan for folkehelse (2014-2025)
- Utviklingsplan for Vestland 2024-2028 Regional planstrategi

2.0 Innhald i lokal transportplanen

2.1 Mål for det kommunale vegnettet

I samfunnsutvalet I September 2024 vart følgjande målformulering for lokal transportplan:

«Målet til Gloppen kommune er at dei kommunale vegane skal ha god framkomlegheit, og vere trygge for alle som ferdast i kommunen heile året, med minst mogleg kvardagslege hindringar. Utvikling og trafikkisikkerheit er viktig for vekst og utvikling. God framkomlegheit er ikkje einstyddande med fast dekke»

Det vil vere nærliggande å sjå om dette målformuleringa fortsett held mål, eller om denne må endrast gjennom utarbeiding av planen.

2.2 Utarbeiding av overordna status på eksisterande vegnett

Planprogrammet vi sjå på ulike alternativ for på kva måte kommunen kan skaffe til vegs denne oversikta, og vil sjå på følgjande alternativ, med tilhøyrande konsekvens:

1. 0-alternativ; fortsette dagens praksis
2. Registrering av status med utgangspunkt i bruk av eigne ressursar, for å danne grunnlag for prioriteringar
3. Innkjøp av eksterne ressursar til å utarbeide vegteknisk plan, forventa behov for eksternt innkjøp i storleik, kr. 400-500.000. Under er det medteke typisk inneheld i denne type vegteknisk plan.
 - a. Inndeling av vegnettet i vegtypar

- b. *Tilstandsregistrering av vegnettet*
- c. *Bereevne vurdering av vegnettet på grunnlag av tilstandsregistreringa*
- d. *Forslag til tiltak for oppgradering til ynskt bereevne*
- e. *Berekna årstdøgntrafikk (trafikkmengda) for kvar veg*
- f. *Kostnadsoverslag for oppgradering til ynskja bereevne (med eksisterande vegdekke)*
- g. *Berekne gjenanskaffingskostnad, etterslep og vegkapital*
- h. *Berekne årlege drifts- og vedlikehaldskostnader*
- i. *Økonomiplan for to langtidsbudsjettperiodar (8 år) for 4 ulike løyvingsnivå*
- j. *Anbefaling av prioriterte vegar for alternative løyvingsnivå*
- k. *Foreslå optimalt løyvingsnivå for å ta vare på vegkapitalen*

Avhengig av kva ambisjonsnivå som blir valt og kva innspel som kjem gjennom høyringsperioden, vil det om nødvendig bli presentert ei eiga sak for auka bevilling om nødvendig. Resultatet av dette arbeidet inngå som ein naturleg del av denne lokale transportplanen.

2.2 Drift og vedlikehaldskostnader

Planen vil sjå på dei samla arbeidsoppgåvene som ligg til drift og vedlikehaldsarbeidet og då sjå på fordelinga korleis alle dei ulike arbeidsoppgåvene blir løyst, sett opp imot eigne ressursar og innleige av eksterne ressursar, og årlege løyvingar.

Kommunen har ansvar for drift og vedlikehald av det kommunale vegnettet. Med kommunalt vegnett vert meint det kommunale transportnettet med vegar, parkeringsplassar, bruer, fortau, gang- og sykkelveg med tilhøyrande grøfter, fyllingar/skjeringar, stikkrenner, vegutstyr (t.d. skilt) og veglys.

Drift av vegane omfattar m.a. brøyting, strøing/salting, tømming av sandfang, reinsk av rister, feiing samt oppsetting av skilt, skjøtsel av grøntareal og siktlinjer langs vegane og lapping av hol i asfalt. Ansaret omfattar også investering i asfalt og veglys.

Gloppen kommune har ansvaret for om lag 121 kilometer kommunal køyreveg (hovud-, samle- og atkomstvegar), av dette er 28 km grusveg. Om lag 6 km gang/ sykkelveg og fortau. I tillegg har kommunen ansvaret for ca. 50 bruer.

2.3 Trafikktryggleik

Kommunen har ansvaret for trafikktryggleiksarbeidet i kommunen. Utanom tiltak som er prioritert i trafikktryggleiksplanen kjem det inn mange ynskje om ulike trafikktryggingstiltak som t.d. fartshumpar, skilt, gangfelt, veglys mm. Det er store forventningar til at kommunen skal prioritera deira ynskje snarast.

Gloppen kommune har sidan mai 2018 vore godkjent som ein trafikk sikker kommune, som er ei ordning i regi av Vestland fylkeskommune og Trygg trafikk. Gjeldande godkjenning varar fram til 2027.

Det vil vere naturleg at planarbeidet omfattar ei oppdatering av behovet for ulike trafikktryggingstiltak rundt omkring i kommunen, og ev. utarbeiding av ei prioriteringsliste.

2.4 Miljø og berekraft

Kommunestyret vedtok i 2024 ny kommunedelplan for klima og miljø for perioden 2024-2030. Klimaplanen viser m.a. korleis kommune sjølv skal omstille si verksemd for ei berekraftig framtid.

Her må vi seie noko om kva for innverknad dei aktivitetane som er omhandla i denne planen har på miljø og berekraft. Naturlege tema og sjå på vil vere:

- Ladepunkt (små og store bilar) og grøn transport
- Utskifting av eldre gatelys til LED, og overgangen til målt veglys
- Påverking til utskifting til grøn kollektivtransport
- Overføring av ansvaret for gatelys til Vestland fylkeskommune

Eventuelle viktige og relevante føringar frå kommunedelplan for klima og miljø 2024-2030, vil bli omtalt her.

2.5 Klima

Her vil vi seie noko om på kva måte den auka nedbørsmengda i Norge påverkar våre veganlegg, og då både på oppsida og nedsida av vegen systemet. For eksisterande vegar er det er den kraftige og intense nedbøren som skaper størst utfordring med avrenning frå veg til naboeigedomar, noko som kan medføre skade på tilgrensande eigedomar og bygningar.

Utfordringar er m.a. manglande veggrofter langs vegane, at overvass system manglar, at det ikkje har god nok kapasitet eller går tett. Klimaendringane krev auka fokus på førebyggjande innsats. Klimapåverknad med mykje overvatn vil medføre auka kostnadene for investering, drift og vedlikehald av vegnettet.

2.6 Nedklassifisering av kommunale vegar

Planen vil sjå på det arbeidet som blei gjennomført i 2021/2022 om nedklassing av kommunale vegar til private, og om det er behov for å endre kriteria eller sjå op fleire vegar. Nedklassifisering av veg betyr at private oppsittarar og rettighetshavarar overtek vedlikehald av vegen og dannar veglag etter veglova. Ei viktig grunngjeving for nedklassing av kommunale vegar er kommunens behov for å prioritere lovpålagte oppgåver og redusere veksten i utgifter til drift og vedlikehald av vegar. Det er mange kommunar i Norge som arbeidar med denne problemstillinga. Kommunen kan redusere drift- og vedlikehaldskostnad ved å ned klassifisere kommunale vegar til private vegar.

2.7 Riksvegnettet og fylkesvegnettet og oppfølging av NTP og RTP

E39 går gjennom Gloppen kommune frå grensa mot Sunnfjord i Våtedalen til ferjekaia på Anda. I 2014 vedtok regjeringa konseptvalutgreing (KVU) for E39 Skei – Ålesund, og det vart konkludert med at framtidig E39 skal følgje ein indre linje i Nordfjord. Statens vegvesen utarbeidde i samarbeid med kommunane Gloppen, Stryn og dåverande Hornindal ein kommuneplan med konsekvensutgreiing for E38, Byrkjelo – Grodås, som er vedteken i dei respektive kommunane i 2019/2022.

Gjeldane Nasjonal transportplan er for 2025-2036. I denne planen er ikkje E39 Byrkjelo – Grodås tatt med prioriteringa.

Statens vegvesen har starta opp planlegging av andre mindre strekningar på eksisterande E39, på strekninga Byrkjelo – Nordfjordeid. Arbeidet med denne strekninga og lokale prioriteringar vil vere naturlege element å innarbeide i lokal transportplan, inkludert ei overordna vurdering knytt til ei fjordkryssing som ligg utanfor E39 Byrkjelo - Grodås

Ved utarbeiding av RTP for perioden 2022-2033, spelte Gloppen kommune inn 6 ulike forslag, i tillegg til at kommunen støtte opp under Nordfjordrådet sitt innspel. Det vil vere naturleg at det kjem frå ei oversikt over fylkesvegane i kommunen i lokal transportplan, samt ei prioritering av kva strekningar / prosjekt som kommunen skal jobbe med i planperioden og inn i mot neste rullering av RTP, ev. prosjekter som kan starte opp utanfor RTP, gjennom andre ordningar.

Gjeldande RTP er for perioden 2022-2033, med tilhøyrande RTP investeringsprogram 2024, kor følgjande prosjekt er omtalt; reguleringsplan for å etablere fortau lang FV615, Sandane-Storebrua, Opprusting av del av Sørstrandsvegen med fortau (oppstart mars 2025), Fv5731 Sandane – Austreim, prosjekt klart for regulering av fortau, basert på ferdig forprosjekt.

Planen skal vedta mål og oppdrag for politisk og administrativ oppfølging av utvikling , drift og vedlikehald av nasjonalt og regionalt vegnett. Dette inkluderer prioritering av tiltak og prosjekt som innspel til NTP og RTP.

2.8 Cruice, kaier og transport på sjø

Det vil vere naturleg at lokal transportplan inkluderer det arbeidet som kommunestyret vedtok i k-sak 018/25, om maritim næringsutvikling og då spesielt retta mot å utvikle Gloppen som ein del av cruicetrafikken i Nordfjord. Utklipp frå vedtaket i kommunestyret er vist under:

KOM- 018/25 Vedtak

Kommunestyret ber kommunedirektøren om å kontakte Nordfjord Havn IKS, og avtale oppdrag om å starte arbeidet med ein plan for maritim næringsutvikling, inkludert cruise, i Gloppen.

Ei slik utgreiing bør inkludere:

- Utviding av eksisterande kai på Kattahamrane eller etablering av ny kai (på strekninga Øyrane-Kattahamrane).
- Behov for infrastruktur på land for å understøtte auka maritim aktivitet.
- Vurdering av tilhøvet til overordna planar, kommuneplan, strategisk næringsplan og gjeldande reguleringsplanar i området.
- Behov for planendringar dersom ei ny kai skal etablerast.
- Framtidig eigarskap til kaianlegget på Kattahamrane.
- Evt andre emne som kjem til i arbeidet.

Kommunestyret ber om å bli halde oppdatert om framdrifta i arbeidet.

Denne delen av planen skal ta føre seg relevante tema knytt til transportsituasjonen på sjø og status på kaisituasjonen i kommunen sett opp imot forventa utvikling og behov. Planen skal vedta mål for utvikling av infrastruktur for sjøtransport i kommunen.

2.9 Flyplass

Sandane lufthamn, Anda, er ein av fire flyplassar i gamle Sogn og Fjordane, eigd og drifta av Avinor, med Widerøe som gjennomfører flygingane. Planen skal skildre framtidige

utviklingstrekk, ønsker og behov og gi styring til politisk og administrativt arbeid opp mot Avinor.

2.10 Samferdsel , mobilitet og transport inn og ut av kommunen

Planen vil her prøve å sjå på dei ulike samfunnsmessige behova og utfordringar som er knytt til persontrafikk innanfor befolkninga (mobilitet). Kva tilbod er etterspurt og på kva måte kan denne etterspurnaden dekkjast opp. T.d. kan nytting informasjon som kjem fram frå folkemøter i regi av helse- og velferd i Gloppen kommune kunne viktig kunnskap å bygge vidare på. Behov for innkjøp av ekstern kompetanse kan vere aktuelt her.

Planen skal avklare kva forventningar Gloppen kommune skal ha til nasjonale og regionale transportårer som går gjennom kommunen. Vidare skal planen syne kva innspel kommunen skal førebui til framtidig revisjon av NTP og RTP.

Ferjefri kryssing av Anda-Lote skal omtalast i planen. Føremålet er å sikre at fergefri kryssing blir omtalt i framtidige revisjonar av NTP og RTP.

2.10 Investeringskostnader

Større arbeid på vegstrekningar, som forbetrar kvaliteten på vegen, kjem under investeringsprosjekt. Gloppen kommune har i dag ikkje ei komplett og detaljert oversikt over tilstanden på dei ulike kommunale vegane, som oftast blir utarbeida av eksterne firma. Ein slik vegteknisk plan vil forutan sjølve tilstandsregistreringa, også kunne innehalde ulike berekningar for vegkapital og etterslep sett opp i mot årlege bevillingar. Kommunen må ta eit val på kva ambisjonsnivå denne planen skal leggje seg på, då dette har innverknad på kostnadane ved utarbeiding av planen.

3.0 Planprosessen og medverknad

Her vil vi kort seie noko om korleis planarbeidet er tenkt organisert og korleis vi kan få medverknad frå ulike grupper som planen vil påverke.

3.1 Organisering

Planen vert organisert med ei styringsgruppe, ulike referansegrupper og ei arbeidsgruppe.

Styringsgruppe:

Kommunedirektøren si leiargruppe.

Arbeidsgruppe:

- Torbjørn Brandsæter – kommunalsjef samfunn og berekraft
- Kjell Petter Solhaug – tenesteleiar kommunalteknikk
- Arne Mykland – avdelingsingeniør kommunalteknikk
- Ekstern leverandør – ikkje valt

3.2 Medverknad

Planprosessen følgjer krav i plan- og bygningslova. Det vert lagt opp til moglegheit for å medverke på følgjande vis:

Forslag til planprogram vert sendt på høyring og lagt ut til offentleg ettersyn samstundes med varsel om oppstart av planarbeidet. Fristen for uttale er seks veker.

Kunngjering skjer via minst ein avis som er alminneleg lest på staden og på kommunens heimeside. Planprogram vil og bli lagt ut i kundetorget på rådhuset. Kommunen sin medverknadsportal vil også bli nytta for å ta i mot innspel og til å gje informasjon om planarbeidet.

Høyringsorgan m.a.:

Offentlege mynde- og forvaltningsorgan, skular og barnehagar, nabokommunar, relevante kommunale råd, relevante lag og foreiningar

Alle merknader som kjem inn innan fristen vil bli teke med i kommunens vurdering når endeleg planprogram skal fastsetjast. Etter at endeleg planprogram er vedteke skal arbeidet med hovudplan veg fullførast.

Forslag til lokal transportplan, vil også verte sendt på høyring og lagt ut til offentlig ettersyn i 6 veker. Det er då mogleg å kome med uttale, før endeleg politisk vedtak.

3.3 Framdriftsplan

Tenkt framdriftsplan for utarbeiding av planen

Planen i tabellen under er ein tenkt framdriftsplan. Det kan virke langt fram å ikkje skulle gjere eit endeleg vedtak i planen før til jul 2026. Erfaring syner at det tek tid å få lage ein god plan. Det viktige i så måte er å få god medverknad undervegs, slik at aktuelle for planen kjenner seg høyrde og ikkje minst får eit eigarskap til planen når vi skal byrje å styre etter den.

Arbeidsoppgåver	2025				2026			
	1.kv.	2.kv.	3.kv.	4.kv.	1.kv.	2.kv.	3.kv.	4.kv.
Godkjenning av planprogram	X							
Utlekking av planprogram	X							
Søknad om støtte til utarbeiding av trafikktryggingsplan		X						
Oppstart planarbeid		X	X					
Innhenting av innspel			X					
Medverknad frå andre				X				
Møter				X				
Ferdigstilling av plan					X	X		
Utlekking av høyringsutkast							X	
Høyringsperiode							X	
Innarbeiding av innspel							X	X
Vedtak plan								X