



TRAFIKKSIKKERHETSPLAN

**for
Lavangen kommune**

2022 – 2024



VEDTATT AV KOMMUNESTYRET 03.11.22 SAK 070/22

Innledning

Kommunestyret i Lavangen vedtok 14.09.17 i sak 31/17 trafiksikkerhetsplan for Lavangen kommune for perioden 2017-2020. Planperioden er gått ut. I Kommunal planstrategi 2021-2024 står at Trafiksikkerhetsplanen skal videreføres til den er avløst av ny temaplan. Planstrategien ble vedtatt i kommunestyret 25. 03.21 sak 013/21.

Den nye temaplanen, der trafiksikkerhet skal inngå, inneholder svært mange områder. Å samkjøre mange ulike planer inn i den nye temaplanen kommer til å ta tid, og for å sikre at Lavangen kommune har en gyldig trafiksikkerhetsplan forlenges den forrige planen med noen endringer. Endringer i forhold til forrige plan er uthevet i teksten.

Mange av de prioriterte tiltakene er ikke iverksatt og vil bli videreført som årlig oppfølging, med unntak av vedtakets pkt. 3 andre avsnitt. Her er det søkt Statens vegvesen om flytting av fartsgrenseskilt på Fv 84 i h.h.t. vedtaket, men er avslått. Imidlertid ser en at enkelte av tiltakene fra forrige revisjon (2007 – 2010) heller ikke er gjennomført.

Trafikkulykkene er et vesentlig samfunnsproblem. Årsrapportene har beskrevet alle trafikkulykker i regionen. Det er ofte flere grunner til at trafikkuhell oppstår. I Statistisk Sentralbyrås rapport nevnes i hovedsak fire faktorer som kritiske. I de fleste ulykkene er det ofte funnet flere medvirkende årsaker til at ulykken(e) oppsto. Det kan følgelig ikke konkluderes med at "ulykken skyldes det glatte føret" eller at "ulykken skyldes høy fart". Det er dermed vanlig å finne flere medvirkende årsaker til at ulykken skjedde, og flere medvirkende årsaker til at personer ble alvorlig skadet eller drept. Trafikant, veg, kjøretøy og organisatoriske forhold brukes som betegnelser. Med organisatoriske forhold menes her forskrifter, normaler, instruksjoner og øvrige rutiner som regulerer all aktivitet i forhold til vegtrafikken. Resultatet viser at en overveiende andel av ulykkene skyldes ruspåvirkning, tretthet og sykdom/illebefinnende hos bilføreren. Også høyere hastighet enn skiltet har vært en medvirkende årsak.

Det er ikke påvist at vegens utforming har vært en utløsende eller medvirkende årsak til dødsulykkene, men det er avdekket at vegens utforming har påvirket skadeomfanget. Dette gjelder i første rekke farlig sideterreng som bratt skråning, trær og dype grøfter. Rapporten viser også at føreforholdene har vært en betydelig medvirkende årsak til ulykkene.

Skadetallene har vist en synkende tendens helt til siste år (2016 - foreløpige tall) hvor det igjen har vært en økning i antall skadde/drepte i trafikken.

Trafikk og trafiksikkerhet omtales nesten daglig i media. Lokalavisene har ofte reaksjoner fra publikum om farlige vegstrekninger. Det er også dessverre alt for mange oppslag om trafikkulykker med tragisk utgang.

Trafiksikkerhetsplanen skal samordne og trekke opp retningslinjer for kommunens trafiksikkerhetsarbeid, og være et politisk og administrativt styringsverktøy.

Fra år 2001 ble det en forutsetning at alle kommuner skal ha en godkjent trafiksikkerhetsplan for å kunne søke om midler til "Aksjon skolevei". Det skal kunne gis tilskudd både til fysiske tiltak og holdningsskapende arbeid. Lavangen kommune har den senere år hatt trafikk-sikkerhetsplan som i noen tilfeller har utløst tilskudd. Kommunen er satt på

prioriteringslisten for tilskudd til bygging av gang og sykkelveg fra Tennevoll til Spansgårdstigningen boligfelt. Så langt er ikke denne jobben/dette tiltaket igangsatt.

Det holdningsskapende arbeid i kommunen har i hovedsak skjedd i skoler, barnehager og fra politi og frivillige organisasjoner, og en fokuserer mye på det i den kommende periode.

Målsetting:

Den politiske målsettingen i Lavangen kommune har vært og må fortsatt være å holde en så lav ulykkesfrekvens som mulig. Fortsatt finnes en del farlige trafikkfeller, og målsettingen må være at disse skal bli utbedret slik at det blir tryggere å ferdes langs vegene i kommunen for alle type kjøretøy, for sykelister og fotgjengere. Kommunen har utarbeidet og vedtatt en handlingsplan for skadeforebygging, sikkerhet og universell utforming av kommunestyret i 2011.

Visjonen for trafiksikkerhetsarbeidet i Norge er en tenkt fremtid der vegtrafikken ikke medfører at mennesker blir drept eller livsvarig skadet. Tap av liv og helse i vegtrafikken skal ses på som like grunnleggende uakseptabelt som innenfor flytrafikk, togtrafikk, skipsfart og arbeidsliv.

Nullvisjonen innebærer at transportmidlene og transportsystemet må formes på en slik måte at de fremmer riktig atferd og samtidig beskytter mot at menneskelige feilhandlinger får fatale konsekvenser. Samtidig må trafikantene påvirkes til en sikker atferd. Nullvisjonen er ambisiøs og krever mye av alle, både trafikantene og de som skal legge forholdene til rette for, og følge opp trafikantene. I vegtrafikken betyr dette at vegene bør bygges og vedlikeholdes slik at de innbyr trafikantene til å handle riktig, samtidig som trafikantene gjennom informasjons-virksomhet, opplæring og annet skal påvirkes til å velge riktig atferd.

En forutsetning i nullvisjonen er at trafikantene følger de reglene som gjelder i trafikken. Selv om trafikantene ønsker å handle riktig kan de likevel gjøre feil. Da skal vegsystemet og kjøretøyene være utformet slik at disse feilene ikke fører til at noen blir drept eller varig skadd.

I Lavangen kommune har en allerede begynt å tenke i de baner, og i gjeldende trafiksikkerhetsplan vedtatt av kommunestyret 04.05.2012 sak 24/12 var en av målsettingene å oppnå nullvisjonen. Men skal man lykkes er det viktig at alle deltar. Vegvesenet, politiet, kommunene, politikere, skoleverket, næringslivet, frivillige organisasjoner, bilprodusentene og alle andre som ferdes i trafikken - alle må gjøre sitt for å nærme oss visjonen

Målet om å oppnå "Nullvisjon" er et signal om vilje til radikal nytenkning i trafiksikkerhetsarbeidet. Dette medfører at "umulige" tiltak må gjøres mulig. Først når man har kommet så langt, kan man snakke om null drepte og null skadde i trafikken. Nullvisjonen er basert på at det er aksept for at transportsystemet er laget for alle. Visjonen har en langsiktig horisont, og skal være en rettesnor og motivasjon for planarbeidet.

Lavangen kommune ønsker fortsatt at 0-visjonen skal ligge som målsetting for trafiksikkerhetsarbeidet, samt gi trygg skoleveg slik at alle barn som har under 4 km skal kunne gå eller sykle trygt til skolen.

Trafikksikkerhetsarbeidet skal være mål- og løsningsorientert. Dette betyr i praksis at tiltak som settes inn må rettes direkte mot å løse faktiske trafikksikkerhetsproblemer. Det er også viktig å legge et helhetssyn til grunn for arbeidet. Dette betyr at vi må etablere en sikkerhetstenkning som gjennomsyrrer alt arbeid med forhold som kan ha betydning for trafikksikkerheten.

Dagens organisering:

Det er teknisk sjef som er vegsjef for de kommunale veger og for trafikksikkerheten langs disse veien. Kommunestyret er vegmyndighet. For riks- og fylkesveger er det Statens vegvesen ved vegsjefen som er ansvarlig myndighet, mens fylkeskommunen er eier av vegene.

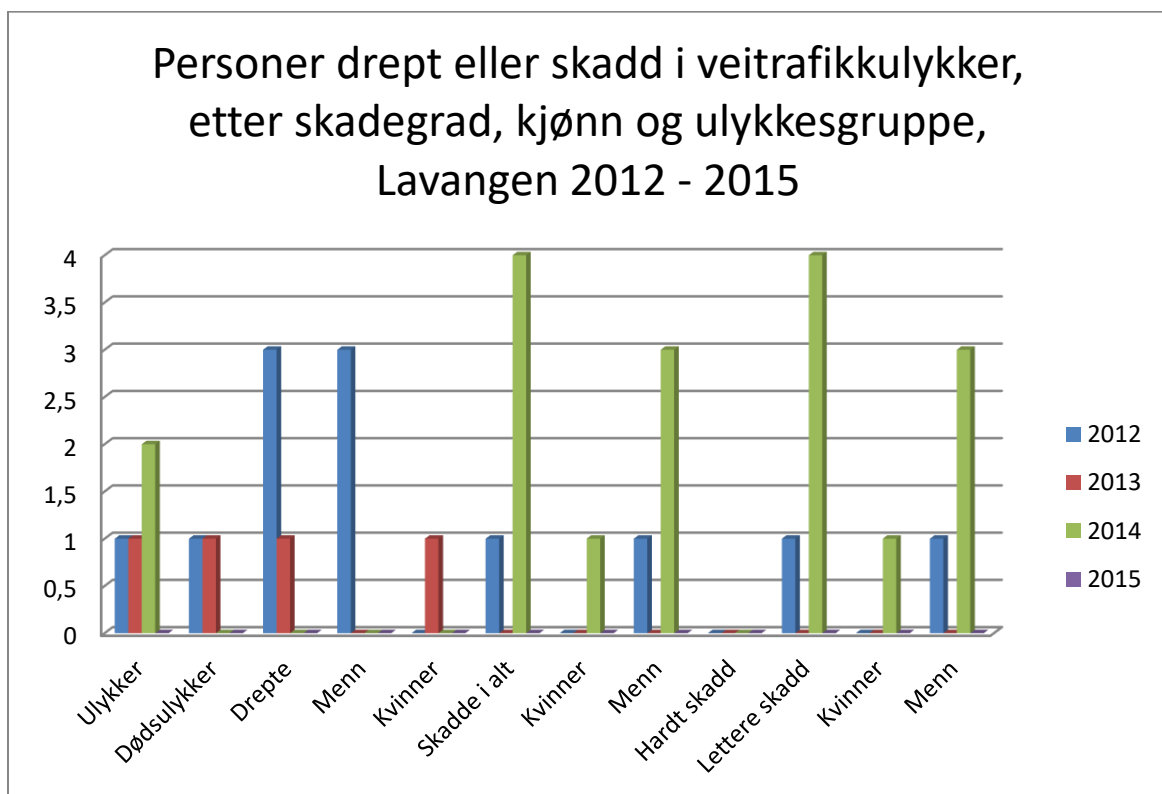
Lavangen kommune har svært begrensede midler til rådighet for trafikksikkerhetsarbeid. Det aller meste går til vedlikehold av vegene samt snøbrøyting, sandstrøing, stikkrennetining, kantklipping og drift av veglys.

Vegnettet i Lavangen kommune er pr. i dag fordelt på følgende:

Riksveg	9,0 km
Fv 84	21,0 km
Fv 141	17,5 km
Kommunale veger	19,6 km
Gang- og sykkelveger	1,9 km

Statistikk

I dette kapitlet presenterer vi ulike ulykkesstatistikker for Lavangen kommune.



PROBLEMBESKRIVELSE

Innledning

Trafikkulykker fører ofte til store lidelser og økte kostnader til livsopphold, noe som kan bidra til redusert livskvalitet. Den enkeltes pårørende får også ulemper av både praktisk og psykisk karakter. I tillegg påføres samfunnet store kostnader knyttet til medisinsk behandling, tapt arbeidsinnsats og materielle kostnader. Her kommer samhandlingsreformen også inn i bildet. Målet med trafikksikkerhetsarbeid er å redusere de alvorligste personskadeulykker.

Trafikkulturen i Lavangen

Trafikkulturen i Lavangen avviker ikke i vesentlig grad fra de andre kommuner i regionen. Bedring av vegstandard på samtlige veger har bidratt i positiv retning. Ulykkene kan muligens vises å ha større skadeomfang, både på person og materiell, men det er vanskelig å være for bastant i denne påstanden.

Enkeltilfeller av uønsket atferd, spesielt i aldersgruppen 18 – 29 år finnes fremdeles. Som konklusjon må man kan si at trafikkulturen i Lavangen i det alt vesentlige er god. Det vil alltid være enkeltilfeller av uønsket atferd, spesielt fart og uansvarlige forbikjøringer.

Trafikksituasjonen Fylkesveiene

En av de mest trafikkerte veistrekningene i kommunen er strekningen på E6 fra Gratangen grense til Bardu grense. Også på fylkesvei 84 mellom Fossbakken via Tennevoll til Salangen er trafikken forholdsvis stor. Denne veistrekningen dekker også kommunene, Salangen, lbestad og Dyrøy noe som gir økt trafikk på veinettet. Kollektivtilbudet er i liten grad tilpasset den delen av befolkningen som skal til og fra arbeid. Dette medfører at det er spesielt stor trafikk før og etter arbeidstid. I denne perioden er det også at våre aller minste skal til og fra skolen. En del barn må fortsatt gå langs riks- og fylkesveiene for å komme frem til skolen evt. skolebuss. Vi mangler fortsatt en del gang- og sykkelveier langs mange av veistrekningene noe som påpekes i kommunestyrets prioriteringsliste. Den største delen av tungtrafikken i kommunen går på E6 og Fylkesvei 84 noe som vi daglig merker. På disse strekningene opplever vi en del utforkjøringer m.m som ofte skyldes at kjøretøyene er dårlig skodd etter føreforholdene og dårlig strødde veger. Spesielt ser vi det av utenlandske tungtransport kjøretøy som på vinterføre ikke er skodd for disse forhold. Når disse kjører av vegen eller ikke kommer seg frem skaper det store utfordringer for andre kjøretøy. Dette er et problem i trafikkbildet i kommunen. Her må det settes inn tiltak for å unngå større ulykker med kanskje tragisk og miljøforurensende utfall.

På E6 har forholdene bedret seg etter at det ble etablert en passeringslomme/forbikjøringsfelt i avkjøringen fra E6 mot Tennevoll på Fv 84. Problemet her tidligere var at trafikk som kom sørfra måtte stanse for kjøretøy som stod og ventet på og få svinge av til venstre og inn på Fv 84. Spesielt på vinterstid var dette et stort problem da trafikken holder relativt høy hastighet og ikke klarte og stanse og det da oppstod noen alvorlige trafikkulykker.

I handlingsplan for skadeforebygging, sikkerhet og universell utforming er det også satt fokus på trafikksikkerheten i vegkryss mellom Fv 141 og Nessveien. Dette er et vegkryss som har relativt stor trafikk av både mindre og store tyngre kjøretøy. Faren i dette krysset har spesiell sammenheng med beplantet hekk som gir liten eller ingen siktzone mot venstre. Lavangen kommune ønsket oppsatt trafikkspeil, men Statens vegvesen ønsket ikke en slik løsning. Lavangen kommune skal på nytt forsøke, i samarbeid med Vegvesenet å finne en forbedret løsning på avkjøring til Nessveien.

Fylkesveiene

I Lavangen har vi nå to fylkesveistrekninger, Fv 141 mellom Tennevoll og Gratangen grense og Fv 84 Fossbakken – Sjøvegan. Veistandarden på Fv 141 er noe lavere enn på Fv 84, men en del punktutbedringer for noen år siden forbedret situasjonen, men den er fortsatt smal og svingete.

På grunn av manglende gang- og sykkelveg må fotgjengere fortsatt gå langs veien.

Kommunale veier

Vi har en rekke kommunale veier i Lavangen. Disse dekker i vesentlig grad de samme funksjonene som fylkesveiene, men betjener ofte et mindre område, boligfelt m.m. og har dermed mindre trafikk. Det er heldigvis ikke registrert mange ulykker på det kommunale veinettet.

Trafikkmengdens betydning for ulykkestallene

Øking av trafikkmengden, resulterer ofte i økt sjanse for flere ulykker. Dette gjelder under ellers like forhold, d.v.s. at man ikke iverksetter trafikksikkerhetstiltak. Imidlertid øker ikke antall ulykker like mye som økning i trafikkmengde. Det er stort sett ulykker med lettere skader som øker mest, mens ulykker med alvorlige skader og dødsulykker er forholdsvis stabil, men spesielt er E 6 gjennom kommunen en utsatt strekning. Krysset mellom E6 og Fv 84, som før var svært ulykkesutsatt, er nå utbedret med en passeringslomme som vi håper skal minske skaderisikoen betydelig.

Til tross for det synker risikoen for dødsulykker selv med økende trafikk. Dette kan ha sammenheng med at bilistens oppmerksomhet skjerpes. Risikoen for at kommunens innbyggere skal bli skadd i trafikken skal reduseres uten hensyn til trafikkveksten.

Ulykkesituasjonen

En trafikkuulykke er i Vegtrafikkloven definert som følger: *Vegtrafikkuhell er uhell med en eller flere skadde personer eller med bare materiell skade som skjer på offentlig eller privat veg, gate eller plass som er åpen for alminnelig trafikk. I et uhell må som regel minst ett kjøretøy ha vært innblandet. Uhell hvor bare fotgjengere er innblandet, uhell ved av- og pålessing, uhell som skjer på gårdsplasser, i garasjer, ute i skogen eller på jorder regnes ikke som vegtrafikkuhell.*

I offentlig statistikk benytter man som regel politirapporterte personskadeulykker, når man skal vurdere ulykkesituasjonen. Det betyr at trafikkuulykker med personskade blir med i den offisielle ulykkestatistikken til politiet. En stor del av ulykkene som resulterer i personskade blir ikke rapportert til politiet. Dette gjelder i første rekke ulykker med lettere skader. Også mange ulykker med sykkel er ikke rapportert inn, da spesielt singelulykker.

Fotgjengerulykker

Disse ulykkene skjer i vesentlig grad når fotgjenger skal krysse veibanen, eller at fotgjengere går langs veikanten. Ulykken skjer som oftest på grunn av at fotgjenger ikke blir sett av føreren. Vi har ingen tilgjengelige registreringer for dette området. Vi har et spredt bosettingsmønster i kommunen og lite gang- og sykkelveger med markerte fotgjengerfelt. Bedre standard på vegene og høyere hastighet kombinert med mørketid kan også være årsak til ulykker. Her bør kommunen oppfordre fotgjengere til å bli flinkere til å benytte refleks av ulik art for å bli bedre sett, samt sørge for at fotgjengerfeltene er godt opplyst og merket.

Sykkelykker

Vi har ingen statistikk for kommunen som viser antall sykkelykker. Det er grunn til å anta at det skjer en del slike ulykker i kommunen. Undersøkelser viser at det er underrapportering av sykkelykker.

Andre problemer innen trafiksikkerhet

Bilbeltebruk

Kontroller utført av politiet viser at det fortsatt er manglende bruk av sikkerhetsbeltet. I andre kommuner har man avdekket at en stor del av barna som kjøres til og fra skoler og barnehager ikke er sikret i bilen. Undersøkelser på landsbasis viser at i tettsteder bruker 20 % av bilførerne ikke bilbelte, mens 30 % av voksne baksetepassasjerer bruker ikke bilbelte. Dette til tross for at alle sier at de bruker bilbelte. Når det gjelder holdning til bilbeltebruk, viser undersøkelsen at: 80% sier de alltid bruker beltet som bilfører, 60% sier de alltid bruker beltet i baksetet og 45% sier de alltid bruker beltet i drosje. Konklusjonen fra de landsomfattende undersøkelsene er at kun 1% sier de aldri bruker bilbeltet som fører, men at mange unnlater å bruke dem i noen situasjoner. Videre at bilbeltebruken er lav i høyrisikosituasjoner, dvs. ved bilkjøring i tettsteder.

Fart

Vi har ingen detaljerte registreringer på fartsnivået langs veiene våre. Erfaring viser at fartsnivået på enkelte strekninger er høyere enn tillatt. På en del veistrekkninger kan man gjennomføre fysiske tiltak for å dempe farten. Holdningsendring er et viktig stikkord for å begrense farten. Farten i ulykkesøyeblikket har stor betydning for alvorlighetsgraden. For motorkjøretøyulykker har studier vist at opp til et fartsnivå på ca. 70 km/t er det mer sannsynlig at man unngår en alvorlig skade enn at man faktisk blir alvorlig skadet. Når farten overstiger 100 km/t er det umulig å unngå alvorlig skade uavhengig av om man bruker bilbelte eller ikke. For fotgjenger- og sykkelykker er det en betydelig økning i sannsynligheten for å bli drept når farten til en bil er over 30 km/t. I trafiksikkerhetsplanen for perioden 2004 – 2007 ble fartsgrensene på de kommunale veger vedtatt. Noen justeringer er kommet i ettertid. Disse er skiltet og så langt vises positiv effekt. Imidlertid opplever vi dessverre at enkelte trafikkskilt utsettes for skadeverk. Det må vises større respekt for skiltingen.

Alkohol og rusmidler

Generelt sett er det ingen økning i antall førere som blir tatt for "promillekjøring". I de senere år har man også sett en tendens til økning i antall bilførere som er påvirket av andre

stoffer. I perioden for statistikken er det i Lavangen registrert personer som har fått lettere skader p.g.a. rusmiddelpåvirkning.

Utrygghetsfølelse

Opplevd utrygghet vil i varierende grad påvirke folks valgfrihet og trivsel i en større sammenheng. Generelt sett tror en at innbyggerne ikke opplever særlig stor utrygghet i trafikkbildet i Lavangen. Imidlertid kan utrygghet for de små være årsaken til at en del foreldre kjører barna til skole og fritidsaktiviteter, og dermed gir sitt bidrag til økt trafikk. Utrygghet knyttet til et spesielt sted kan virke skjerpene på folks adferd, og dermed medvirke til at ulykkesrisikoen på stedet går ned.

Vinterstid oppleves det ofte at vegkryss, møteplasser og lignende ikke ryddes for snø/eller ryddes for dårlig, slik at sikt for både kjørende og gående blir sterkt redusert p.g.a. høye brøytekanter eller lagring av snø ved vegkryss. Dette bør tas på alvor og de ansvarlige bør sørge for god sikt gjennom rydding.

Et annet moment er at vi, spesielt på høst og vinter, i den mørkeste tida, opplever til dels stor aktivitet av elg og rein langs vegene i kommunen. Disse krysser vegene og kan føre til påkjørsler, dog ikke så ofte med personskader, men de materielle skader blir ofte store. På grunn av forholdsvis tett skog langs og helt inn til vegene er dyrene svært vanskelig å oppdage for trafikkantene. Salting av visse vegstrekninger fører også til at dyr trekker mot veg. Kommunen burde gå inn og oppfordre grunneierne til å rydde bort skog og kratt langs vegene. Langs fylkes- og riksvegene er det på oppfordring fra Statens vegvesen utført rydding med godt resultat. Trafikkantene vil da i mye større grad se eventuelle dyr som befinner seg i vegens nærhet og unngå ulykke.

Statistikk fra 2011 til 2016 viser at det i perioden var 0 påkjørsler av hjortevilt i 2011, 2012 og 2014 og 1 i 2013, 3 i 2015 og 2 i 2016.

Funksjonshemmede i trafikken

Funksjonshemmede har, avhengig av funksjonshemming, spesielle behov for å ferdes trygt i trafikken. Ved planlegging av nye vei- og trafikkanlegg, må denne gruppen personer tas hensyn til. Det er viktig at gangfelt merkes slik at både funksjonshemmede og funksjonsfriske, kan krysse gater og veier på en trygg måte. Det er også viktig at avslutningene i kryss og ved gangfelt utformes slik at for eks. rullestolbrukere på en enkel måte kan komme seg opp og ned av fortau. Eksisterende gate- og veinett må rustes opp til å imøtekomme funksjonshemmedes behov. Driftstiltak som strøing, høy kvalitet på brøyting, spesielt ved fotgjengeroverganger vil bli prioritert samt at gangfeltene er opplyst av veglys. Denne gruppen vies spesiell oppmerksomhet i den nye Plan- og bygningsloven, og hvor kommunene er pålagt å ha fokus rettet på universell utforming.

Holdningsskapende tiltak:

Trafikkopplæring i barnehage og skole

Grunnlaget for bevisste og varige holdninger legges i barneårene. Mennesker lærer og påvirkes gjennom hele livet. Trafikkopplæring må betraktes som en livslang læringsprosess. Opplæringen skal tilrettelegges slik at barn og ungdom utvikler evne til refleksjon, til å ta

andres perspektiver og til å samarbeide. For at opplæringen i barnehage- og skolesystemet skal være av høy kvalitet er det viktig med tilstrekkelig kompetanse hos lærere og barnehageansatte.

Trafikksikkerhet for barn er de voksnes ansvar. Ansvaret er knyttet til utformingen av et trygt oppvekstmiljø, til beskyttelse av de små og myke trafikantene og til aktiv bruk av riktig sikkerhetsutstyr. Voksne må ha høy bevissthet om hvor viktige de er som rollemodeller, og at de har ansvar for at det foregår kontinuerlig trafikkopplæring gjennom alle barneårene og i ungdomstiden. Derfor må foreldre, helsepersonell og barnehage- og skoleansatte motiveres til å ta ansvar for barns og unges trafikksikkerhet. I trafikksikkerhetsplanen vedtatt i mai 2012 ble det satt fokus på dette overfor skole, barnehage m.v. Konklusjonen på kommunens trafikksikkerhetsplan var at dette var et område som skulle prioriteres, og tiltakene er gjennomført. Imidlertid må disse tiltakene følges opp også i kommende år.

Planarbeidet

For å engasjere kommunens innbyggere og de ulike kommunale sektorer samt lag og foreninger inviterte kommunen også nå til aktiv deltakelse i planarbeidet.

Engasjementet var bra og det kom flere innspill fra berørte parter, og en del uttalelser som kom inn etter at fristen var gått ut ble også tatt med inn i den politiske behandlingen av planen.

Forslaget til trafikksikkerhetsplan ble behandlet både i Planutvalget og kommunestyret.

Kommunestyret behandlet saken i møte den 14.09.2017 sak 31/17. Følgende vedtak ble fattet:

TRAFIKKSIKKERHETSPLAN FOR LAVANGEN 2017 – 2020 GODKJENNES.

Følgende prioriterte tiltak følger av vedtak 34/17, PLU, dato 30.05.2017 og 24/17, Kommunestyre, dato 15.06.2017:

1. Det etableres ny parkering/bussholdeplass ved skolen.
2. Gangvei Spansgårdstigninga.
3. Gangvei Sneverbakken.
4. Vegkryss Nessveien – Tennevollveien.
5. Øvrige mindre tiltak som for eksempel skilting løses fortløpende etter faglig vurdering fra teknisk etat.

Når det gjelder ett av forslagene som kom inn i den innledende runden av saksbehandlingen av trafikksikkerhetsplan ble det anmodet om at det burde ses på hvordan kommunen stiller seg til å etablere nye veilys som en del av det av trafikksikkerhetmessige arbeidet.

I forhold til utarbeiding av en helhetlig plan for etablering av nye veilys i Lavangen Kommune bes planutvalget vurdere og komme med forslag til om det kan være aktuelt å se på om enkelte strekk som i dag har veilys kan slukkes til fordel for etablering av nye strekk som har flere trafikanter både gående og kjørende i dag.

Etablering av nye veilys sees i sammenheng med revidering av trafikksikkerhetsplanen, slik at det sees på en helhetlig plan for veilys i Lavangen kommune.

Vedtak 2022:

Kommunestyret har i møte 03.11.2022 09:00, sak 070/22 fattet følgende vedtak:

1. Trafikksikkerhetsplan for Lavangen kommune fra 2017 videreføres fram til 2024, med noen små endringer og oppdatert tiltaksliste.

2. Prioritering av tiltak 2022-24

- 1. Ny parkering/bussholdeplass ved skolen**
- 2. Gangvei skolen-Elveparken**
- 3. Gangvei Spansgårdstigninga**
- 4. Gangvei Sneverbakken**
- 5. Vegkryss Nessveien-Tennevollveien**

3. Planen skal i henhold til kommunal planstrategi avløses av ny temaplan.

4. Kommunestyret ber administrasjonen utrede flytting av holdeplass til Servicebygget. Innstilling presenteres for politisk behandling innen utgangen av 2022.

Oppfølging av trafikksikkerhetsplanen

Trafikksikkerhet er del av framtidig temaplan for sikkerhet og beredskap i Lavangen kommune. Den nye temaplanen er i planstrategien planlagt ferdigstilt i 2023 eller 2024.

Etter den politiske omorganisering er nå planutvalget trafikksikkerhetsutvalg og har således det politiske ansvar for oppfølging og rullering av planen.

Teknisk sjef har det administrative ansvaret for oppfølgingen og rullering av planen.

Rullering av trafikksikkerhetsplanen bør skje innen utgangen av planperioden.

Avslutning

Trafikkulykker er et stort og alvorlig samfunnsproblem. Årlig registreres det skadde og drepte i trafikken. Disse skadene medfører store samfunnsmessige kostnader. Bak disse tallene ligger det også personlige tragedier som vanskelig kan tallfestes.

Administrasjonen ved teknisk etat som har stått for utarbeiding av planen ser at trafikksikkerhetsarbeidet er en stor og viktig oppgave for Lavangen kommune.