



KVINNHHERAD  
KOMMUNE



Kvinnherad  
**2050**



# PLANPROGRAM

KOMMUNEDELPLAN *Samferdsle 2020-2028*

Høringsversjon



## Innhald

1	FØREMÅL .....	3
1.1	Innleiing og bakgrunn .....	3
1.2	Mandat.....	4
1.3	Organisering.....	4
1.4	Medverknad.....	4
1.5	Framdrift og gjennomføring.....	5
2	Planstatus, rammer og føringar .....	6
2.1	Nasjonale forventningar og retningsliner .....	6
2.2	Regionale føringar og retningsliner .....	6
2.3	Kommunale føringar og retningsliner .....	6
2.4	Krav om konsekvensutgreiing.....	7
3	Kommunedelplan for samferdsle .....	8
3.1	Overordna mobilitetsstrategiar .....	8
3.2	Trafikksikringsplan .....	11
3.3	Hovudplan for vegar i kommunen .....	13
4	KJELDER .....	15
5	VEDLEGG .....	15



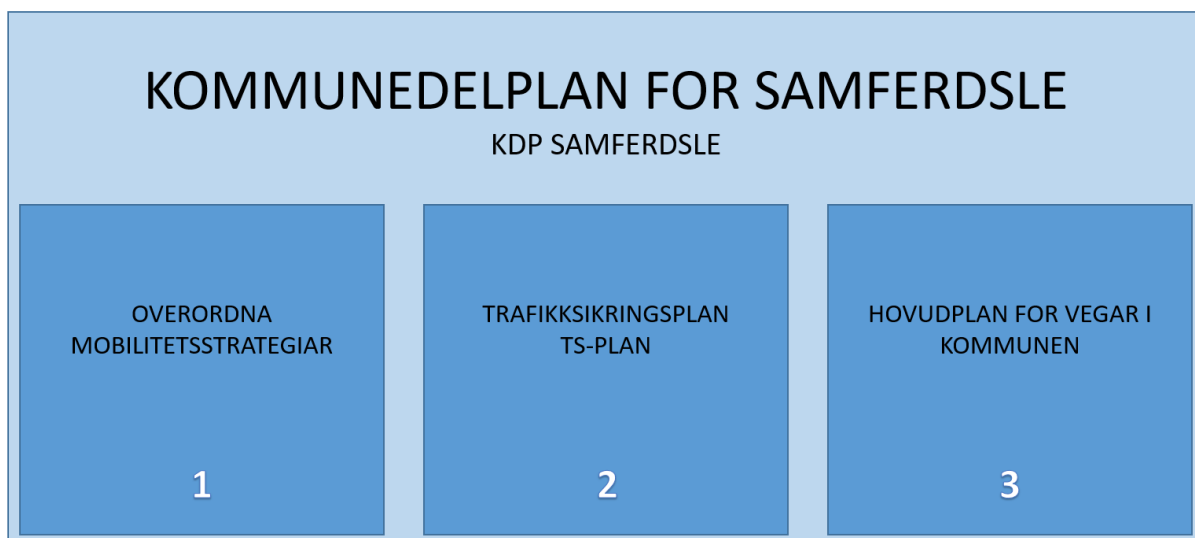
# 1 FØREMÅL

## 1.1 Innleiing og bakgrunn

Med kommunedelplan for samferdsle ynskjer Kvinnherad kommune å ta fyrste steg mot ein **heilskapleg samferdslepolitikk der strategiar, ressursar og planar blir samordna**. Kommunedelplan for samferdsle skal vere eit **overordna styringsdokument for planlegging av alle samferdsleløysingar i kommunen**.

Kommunedelplan for samferdsle vil bli delt inn i tre deler og saman danne kommunedelplanen:

1. Overordna mobilitetsstrategiar
2. Rullering av trafikksikringsplanen
3. Hovudplan for vegar i kommunen



Figur 1 Bilete illustrerer oppbygginga av kommunedelplanen for samferdsle (KDP Samferdsle). Planen skal innehalda 3 deler; overordna mobilitetsstrategiar, trafikksikringsplan og hovudplan for vegar i kommunen.

Kvinnherad ligg slik til at kommunen soknar mot ulike regionar, og er ikkje knyta til kringliggjande kommunar eller byar med Europa- eller riksveg. Kommunen har ein spreidd busetnad der avstandar kan vere lange og våte. Korleis kan kommunen planlegge for å leggje til rette for ein flyt av menneske, varer og tenester på ein attraktiv, frisk og grøn måte? Å samle kommunen om nokre overordna mobilitetsstrategiar kan vere nøkkelen for Kvinnheradsamfunnet.

Gjeldande trafikksikringsplan vart vedteke 20.12.2012, og det er naudsynt med ei rullering for å oppdatere planen til situasjonen i dag. Kommunen har per dags dato ikkje hovudplan for vegar i kommunen. No ynskjer kommunen å leggje eit betre grunnlag for framtidig innsats og gje kommunen eit heilskapleg styringsverktøy for vegar, bruer og kaiar, både for kommunal forvaltning og for drift, men òg for private utbyggjarar.

Ved å la trafikksikringsplanen og hovudplan for veg bli ein del av kommunedelplanen for samferdsle, vil desse planane bli integrert i kommunen sitt rullerande plan- og styringssystem, og handlingsdelane vil bli del av økonomiplanen og den årlege rulleringa av denne. Slik vil kommunen få ei betre oversikt over investeringar, drift og utfordringane det komande året, og meir heilskapleg tenking kring samferdsle og trafiktryggleik.

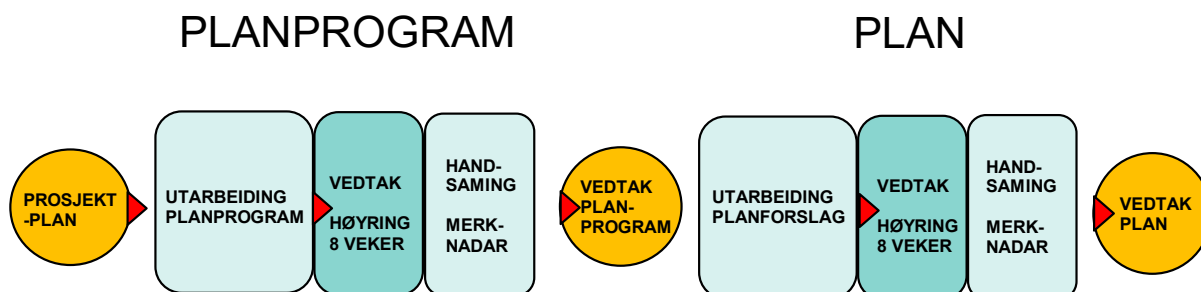


Kommunedelplan for samferdsle skal gjelde for 8 år, dette for å halde på det langsiktige perspektivet. Handlingsdelane skal evaluerast kvart år i samband med økonomiplanen, og det er ynskjeleg at eit samandrag om kva som er gjort kjem i årsmeldinga kvart år.

## 1.2 Mandat

I planstrategien for valperioden 2015-2019, står det at det skal utarbeidast ein kommunedelplan for samferdsle (KDP Samferdsle).

Planprogrammet (jamfør plan- og bygningslova § 4-1) skildrar kva prosessar som kommunen legg opp til, og kva tema som kommunen vurderer å handsame i endeleg KDP Samferdsle. I planprosessen vil det bli lagt vekt på å styrke medverknad og politisk styring av planarbeidet, som vil gje kommunedelplanen politisk forankring og føre til auka plandisiplin og planforståing. Vidare er det viktig at det vert ei tydeleg kopling mellom kommuneplanen (Kvinnherad2050) og kommunedelplanen for samferdsle, samt ei kopling mellom kommunedelplanen for samferdsle, handlingsdelen og den fireårige økonomiplanen slik at alle planane samsvarar med kvarandre.



## 1.3 Organisering

<b>Oppdragsgjevar:</b>	Kommunestyret
<b>Prosjekteigar:</b>	Kommunedirektøren (og leiargruppa)
<b>Styringsgruppe:</b>	Utval for plan teknikk og miljø
<b>Prosjektleiing:</b>	Seksjon for kultur, næring og utvikling /H. Furdal
<b>Prosjektgruppe</b>	Sigbjørn Øye, Hjalmar Heimvik, Terje Natland, Kjartan Thoresen, Anne-Lise Næs, Hildegunn Furdal, Vestland fylkeskommune
<b>Referansepersonar/gruppe:</b>	Politiet, Skyss, Trygg trafikk, Eldrerådet, Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne, «skule»-gruppa, Tide avd. Husnes og eventuelt andre.

## 1.4 Medverknad

Ein føresetnad for ein god og vellukka plan, er gode prosessar og stader for informasjonsflyt og medverknad. Når kommunen planlegg, skal kommunen leggje til rette for medverknad, jamfør plan- og bygningslova (pbl.) § 5. Kommunen har eit særskilt ansvar for å sikre aktiv medverknad frå grupper som krev at ein legg til rette, medrekna born og unge (jamfør pbl. § 3-3).

Det er ynskjeleg med ein brei, open og tilgjengeleg medverknadsprosess. Innbyggjarane, kommunen og næringslivet bør ha ei sterkt tilknytning til planarbeidet, og difor er informasjon ut og medverknad viktig. Kommunen kjem til å nytta seg av fleire av kanalane som er knyta til kommuneplanarbeidet [Kvinnherad2050](#).

Samferdsle er eit sentralt tema i kommuneplanen, og mykje av arbeidet knytt til kommuneplanen og KDP Samferdsle, særskilt medverknad, er og vil bli slått saman. Barn og unge vil har eit særskilt fokus



i arbeidet med kommunedelplan for samferdsle. Medverknad knytt til dei einskilde delane av planen er skildra i kapittel 3.

### 1.5 Framdrift og gjennomføring

Kommunedelplan for samferdsle skal utarbeidast etter plan- og bygningslova § 11-1. Då planen skal innehalda 3 ulike delar (sjå figur 1) som alle tek ulike tid å få gjennomført, vil det blir gjort ulike vedtak på vegen mot ein fullstendig kommunedelplan for samferdsle (sjå tabell 2). Trafikksikringsplanen og hovudplanen for vegar i kommunen vil bli vedteke og teke i bruk før delen som tek for seg dei overordna mobilitetsstrategiane er ferdig (og då endeleg KDP Samferdsle). Når overordna mobilitetsstrategiar skal endeleg godkjennast, vil KDP Samferdsle vere komplett.

Forslaget til planprogram blir sendt på høyring og offentleg ettersyn etter politisk handsaming. Frist for uttale er 9 veker (pbl. § 11-13). Kommunestyret fastset så planprogrammet. Plan-, teknikk- og miljøutvalet (PTM) vedtek når planane skal leggjast ut til offentleg ettersyn. Så vil merknadar bli handsama og eventuelt lagt inn i revidert planforslag. Til slutt vil planforslaget bli handsama i utvalet for plan, teknikk og miljø, formannskapet og endeleg godkjenning i kommunestyret.

<b>Framdriftsplan kommunedelplan samferdsle</b> <small>Revidert 01-04-2020</small>	<b>for for</b>	<b>Plan- program</b>	<b>Trafikksikrings- plan</b>	<b>Hovudplan for vegar i kommunen</b>	<b>Overordna mobilitetsstrategiar og ferdig KDP Samferdsle</b>
PTM: Vedtak planprogram på høyring. Frist 9 veker		Juni 2020 09.06 Frist 18.08			
PTM: Vedtak planprogram		September 2020 08.09			
Kommunestyret: Fastsetjing av planprogram		September 2020 17.09			
Arbeid med plan, start			Februar 2020	Februar 2020	Haust 2020
Innsjelsesperiode			Mars-Mai 2020 (18.05)		Haust 2020/Vår 2021
PTM: Vedtak planforslag på høyring			September 2020 08.09 Frist 20.10	September 2020 08.09 Frist 20.10	Vår 2021  Minst 8 veker
Handsaming av merknadar			Oktober 2020	Oktober 2020	Vår 2021
Utval for plan, teknikk og miljø: Innstilling			November 2020 17.11	November 2020 17.11	Haust 2021
Formannskapet: Innstilling - referert skriv			November 2020	November 2020	Haust 2021
Kommunestyret: Endeleg vedtak			November 2020 26.11	November 2020 26.11	Haust 2021

Det er naudsynt at dei store rammene vert trekt opp, men samstundes skal kommunedelplanen for samferdsle vere levande slik at kvalitetskrav og normer vert høveleg for all utbygging. Handlingsdelane til kommunedelplan for samferdsle skal syne konkret korleis kommunen skal følgje opp planen dei fire påfølgjande åra, dette sett saman med økonomiplanen for kommunen. Difor må ein leggja opp til eit nivå i planen som gjev føreseielege målsetjingar opp mot økonomiplanen. For å sikre at kommuneplanen blir følgd opp, er det avgjerande at handlingsdelen vert del av økonomiplanen og





årsbudsjettet for kommunen. Det er naudsynt å rullere handlingsdelen kvart år i samband med økonomiplanen.

## 2 Planstatus, rammer og føringar

### 2.1 Nasjonale forventningar og retningslinjer

Regjeringa sine nasjonale forventningar til kommunal planlegging (jamfør pbl. § 6-1) er gode og effektive planprosessar, berekraftig areal- og samfunnsutvikling, og attraktive og klimavenlege by- og tettstadsområde (vedteken 12.juni 2015).

I tillegg til forventningar knytt til fokusområda og sentrale lovverk som Plan- og bygningslova, Veglova og Vegtrafikklova, er det ei rekkje rikspolitiske stortingsmeldingar og retningslinjer som gjev føringar for den kommunale planleggingar (lista er ikkje uttømmende):

- [Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging, 2019](#)
- [Nasjonal transportplan 2018-2029, 2017](#)
- [Statlege retningslinjer for samordna bustad-, areal- og transportplanlegging, 2014](#)
- [Statlege planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpassing, 2018](#)
- [Rikspolitiske retningslinjer for å styrkje born og unge sine interesser i planlegging, 2016](#)
- [Retningslinjer for handsaming av støy i arealplanlegging, T-1442, 2016](#)
- [Nasjonal jordvernsstrategi, 2015](#)
- [Statens vegvesen sine handbøker](#)

### 2.2 Regionale føringar og retningslinjer

#### **Regional planstrategi**

[Regional planstrategi 2016-2020](#) vart vedteke 13. og 14. desember 2016. Det langsiktige målet er at Hordaland skal vere berekraftig, attraktiv og nyskapande. Hovudmåla for fylket er å ha høg sysselsetjing, vere eit inkluderande samfunn, ha ei klima- og miljøvenleg utvikling og samarbeide i ein sterk Vestlandsregion. Ny [regional planstrategi for perioden 2020-2024](#) er ute på høyring og forslag til hovudmål for Vestland fylket er at regionen skal vere leiande innan og gje like moglegheiter for deltaking i verdiskapinga, klima og miljø skal leggja premiss for utviklinga og lokalsamfunn som ramme for gode kvardagsliv.

#### **Regionale føringar og retningslinjer**

Regionale planar er retningsgjevande for kommunal planlegging og kan gjelde for heile fylket, delar av fylket eller for særskilte tema.

- [Regional transportplan Hordaland 2018-2029](#)
- [Handlingsplan for trafikksikring i Hordaland 2014-2017](#)
- [Rammeplan for avkøyrslar med strekningsvis vurdering av haldning til byggegrenser for riks- og fylkesveg i Region vest](#)
- [Regional plan for attraktive senter i Hordaland – senterstruktur, tenester og handel 2015-2026](#)
- [Regional plan for folkehelse 2014-2025 – Fleire gode leveår for alle](#)
- [Regional klima- og energiplan for Hordaland 2014-2030](#)
- [Regional næringsplan for Hordaland 2013-2017](#)

### 2.3 Kommunale føringar og retningslinjer

Kvinnherad kommune sin planstrategi vart vedteken 26.05.2016. I planstrategien står det at trafikksikringsplanen frå 20.12.2012 bør oppdaterast. Gjeldande trafikksikringsplan har oversikt over tiltak, men manglar handlingsdel. Planstrategien nemner mellom anna desse strategiane:



- Regionsenteret Husnes skal planleggjast med sterke sentrumskvalitetar, gode tenestetilbod for heile Kvinnherad, tenleg infrastruktur og gode kommunikasjonar.
- Areal- og transportplanlegginga skal i større grad nytte kollektivaksar som premiss. Gang- og sykkelvegnettet bør styrkjast. Ladestasjonar og anna tilrettelegging for klimavenleg bilisme skal vektleggjast.

Ny kommuneplan [Kvinnherad2050](#), som inkluderer både samfunnsdel og arealdel, er under arbeid og samfunnsdelen skal etter planen vere ferdig i løpet av 2020, arealdelen fyrste halvdel av 2021. Dei overordna føringane og prioriteringane i kommuneplanen skal samsvare med kommunedelplan for samferdsle. Gjeldande samfunnsdel vart vedteken attende i 2000, medan gjeldande arealdel vart vedteken så seint som 22.03.2018. Arbeidet med ny kommuneplan vil gå parallelt med kommunedelplan for samferdsle og dei overordna føringar og prioriteringar skal speglast i samferdsleplanen, inkludert dei tre overordna perspektiva: *attraktiv, frisk og grøn*. Mål og strategiar i samfunnsdelen vil bli følgt opp gjennom samferdsleplanen.

Andre relevante planar/planarbeid:

- Kommunedelplan for regionsenter Husnes (under arbeid)
- Kommunedelplan for næring (under arbeid)
- Kommunedelplan for klima og miljø (rullering)
- Kommunedelplan for landbruk (under arbeid)
- Områderegulering for Sunde (under arbeid)
- Områderegulering for Rosendal (under arbeid)
- Temaplan Oppvekstvilkår

#### 2.4 Krav om konsekvensutgreiing

Utarbeiding av KDP Samferdsle vil ikkje utløyse krav om verdi- og konsekvensutgreiing (jamfør pbl. § 4-2). Dette då tiltak knytt til planen vil få si avklaring gjennom arealplanlegging før eventuelt gjennomføring.



### 3 Kommunedelplan for samferdsle

Planstrategien seier at Kvinnherad kommune ynskjer å fastsetja hovudtrekka i transportsystemet, og kommunen vil bidra aktivt i konseptvalutgreiingar og statlege/regionale planar for store samferdsle-tiltak, samt leggja til rette for effektive prosessar og rask handsaming av kommunedelplanar og reguleringsplanar for samferdsle.

Det er viktig både for Kvinnherad som samfunn og for Kvinnherad kommune som organisasjon, at ein har ei heilskapleg og langsiktig tenking på korleis samferdsle skal handterast i tida som kjem.

Kommunedelplanen kjem til å bli delt inn tre deler:

1. Overordna mobilitetsstrategiar
2. Trafikksikringsplan (rullering)
3. Hovudplan for vegar i kommunen

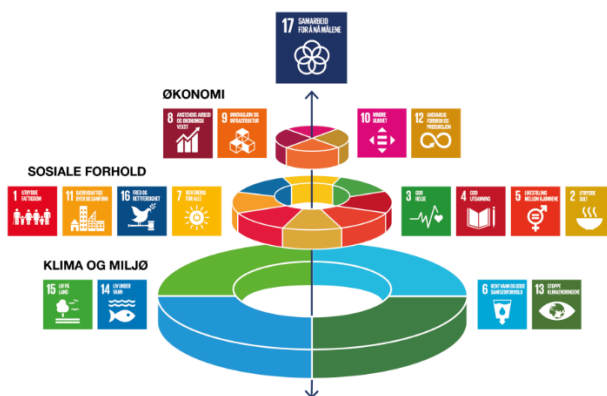
Dei statlege planretningslinene for klima- og energiplanlegging og klimatilpassing seier at kommunen gjennom planlegging og anna myndeutøving skal stimulera til, og bidra til reduksjon av klimagassutslepp, samt auka miljøvenleg energiomlegging. Samstundes skal planlegginga vere med på å gjere samfunnet førebudd på og tilpassa seg klimaendringane (SPR for klima- og energiplanlegging og klimatilpassing). Det er viktig at SPR for klima- og energiplanlegging og klimatilpassing, dei 17 berekraftsmåla til FN og dei tre perspektiva til kommuneplanen, attraktiv, frisk og grøn, blir ein del av samferdsleplanen.

Basert på arbeidet med kommuneplanen Kvinnherad2050 og målsetjingar for Kvinnherad fram mot 2050, er særskilt 5 aktuelle for kommunedelplanen for samferdsle:

1. Levande bygder og sterke sentrum i fokus
2. Eit allsidig og aktivt næringsliv
3. Ein tenleg infrastruktur
4. Aktive grep for å ta vare på naturen
5. Kommunen som aktiv tilretteleggjar

#### 3.1 Overordna mobilitetsstrategiar

God mobilitet sikrar innbyggjarar tilgong til arbeid, tenester og fritidsaktivitetar. Korleis kan ein gjere Kvinnheradsamfunnet meir mobilt? Avstandane i verda blir stadig «mindre», og teknologiutviklinga og rørsla mellom stader skjer stadig raskare. Samstundes må ein ta omsyn til naturen og klimaendringane. Saman medfører dette komplekse utfordringar for samfunnet. Det krev omstillingsevne, kunnskap og fokus på berekraftige løysingar (økonomisk, sosial og miljømessig berekraft).







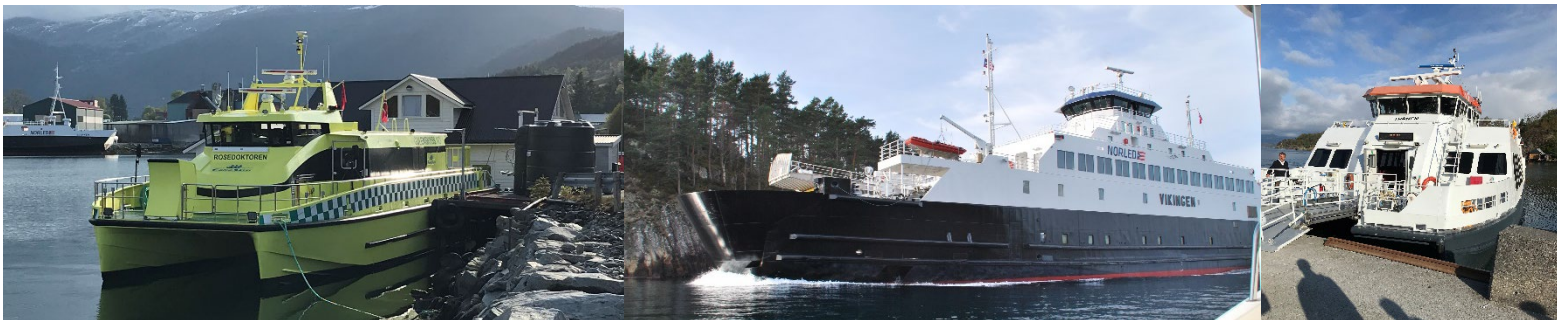
Born og unge har eit hovudfokus i nasjonalt og regionalt trafikksikringsarbeid, og born og unge vil ha eit ekstra fokus i planarbeidet i Kvinnherad. Samstundes er det viktig at næringslivet får eit meir effektivt og tryggare transportnett mot arbeidslivet og marknaden.

### 3.1.1 Utfordringsbilete

Folketalet i Kvinnherad har lenge vore stabilt på vel 13.000 innbyggjarar, men nye prognosar viser at folketalet kjem til å gå ned med kring 10 % fram mot 2045 (Hordaland fylkeskommune, 2018).

Fire ferjesamband, samt tre større tunnelar, bind kommunen og regionen saman. Folgefonntunnelen og Halsnøysambandet gjorde deler av kommunen ferjefri, medan Jondalstunnelen skapte nye vegar inn og ut av kommunen i nord. Riksvegnettet går ikkje lenger innom Kvinnherad, og fylkesvegane i Kvinnherad har låg kvalitet. Vidare er dei ineffektive med dårleg linjeføring, og medfører såleis store utfordringar knytt til trafikktryggleiken. Kvinnherad kommune har 280 km fylkesveg, 9 % av det totale fylkesvegnettet i heile Hordaland, men berre ein liten del held standard som tofelts køyreveg. Mange stader er vegbana smal og svingete, og mange strekningar er utsett for ras og flaum. Vegstandarden gjer det utfordrande for nærings- og kollektivtrafikk. Næraste køyreveg austover er E134 over Haukeli, via Odda, medan næraste påkøyring på E39 i dag, er på Stord. For nordlege deler av kommunen vil den raskaste vegen til Bergen vere FV48 (via Mundheim) eller FV49 (via Jondal og Kvamskogen). Me kan slå fast at tilførselsvegane er for dårlege til at ein får nytte dei fullt ut, slik ein kunne om vegstandarden var betre.

Det har enno ikkje lukkast å korta ned ferjestrekket mellom Kvinnherad og E39 (Stord). Det er ei klar utfordring at ein innad i kommunen ikkje klarar å bli einige om kva som er den beste løysinga for lokalitet for ferjestø på Kvinnherad-sida. Då kan det bli vanskeleg å få støtte frå regionalt hald. Vidare blir det vanskeleg å vite kva tilførselsvegar ein fyrst skal ruste opp. Planen må difor verte tydeleg på kva som er best for Kvinnherad når det gjeld val av strategi.



Kvinnherad manglar ein klar senterstruktur og både busetnaden, arbeidsplassar, institusjonar, barnehagar, skular og fritidsaktivitetar er spreidd i heile kommunen. Ein liten del av den samla arbeidsstokken pendlar ut av kommunen (mot Sunnhordland, Bergen og offshore), færre pendlar inn (hordaland.no, 2019). Innbyggjararar, arbeidarar, turistar og andre besøkande har ei trong for å røre seg kringom på ein effektiv og god måte. Avgrensa og låg frekvens på snøggbåtar og bussar gjer at pendling ut og inn av kommunen er utfordrande og lite tilrettelagt. Lite vekst i marknadsgrunnlaget gjer at det er lite attraktivt å utvide kollektivtilbodet til dømes med hyppigare avgangar, noko som igjen er utfordrande.

Dei fleste reisene i Kvinnherad blir gjort med privatbil, korte som lange. Få avgangar og dårleg korrespondanse mellom ulike rutetilbod ut og inn av kommunen, gjer at folk i dag sparar tid på å nytte privatbilen. Det er difor ei utfordring å sikre folkesetnaden og næringslivet god mobilitet og



transportkapasitet, samstundes som ein tek vare på måla som staten og kommunen stiller i høve til klima og miljø. Truleg må ein sjå breidt på tiltak og verkemiddel for at innbyggjarane skal velje å la privatbilen stå, og heller nytte seg av kollektivtilbodet eller bli mjuke trafikantar. Av same grunn er haldningsskapande arbeid viktig. Haldningsskapande arbeid involverer mange aktørar, så kommunen må sjå på korleis kommunen best kan medverke nå fram til born og unge, samstundes som ein best kan trygge ferdselsårar. Det er viktig å førebygge ulukker og frykt ved at born i ung alder får gode haldningar, og det er viktig at ein tek vare på kontakten med dei unge gjennom ungdomsåra.

Gang- og sykkelvegnettet er mange stader usamanhengande og det er mange flaskehalsar. Mangelfull tilrettelegging for gang- og sykkel gjer at det blir opplevd som utrygt. Forbetring av eksisterande trasear, og utarbeiding av nye gang- og sykkelveggar medfører ofte store terrenginngrep, samt inngrep i andre arealføremål. Det kan difor vere vanskeleg å finne gode løysingar innanfor dei midlar som kommunen har til rådighet.

### 3.1.2 Fokus og hovudmål

Det er viktig at Kvinnherad kommune i denne planen tek stilling til kva mobilitets- og samferdsleløysingar ein treng i framtida, slik at ein er eintydige og klare når kommunen skal jobbe opp mot nabokommunar, fylke og stat for å få betre løysingar. Nøkkelord er tryggleik, effektivitet og klimavennleg. Hovudmåla for arbeidet med overordna mobilitetsstrategiar vil vere:

- Utvikla heilskaplege mobilitetsløysingar
  - o Fremja gåing, sykling og kollektiv
- Haldningsskapande arbeid
  - o Styrkje kunnskap, synleggjere resultat
  - o Fremja gode og berekraftige transportløysingar
- Klimakloke mobilitetsval
  - o Spreie kunnskap
  - o Legge til rette for effektiv og miljøvenleg transport
  - o Vere pådrivar i utviklinga av nye og smarte mobilitetsløysingar
  - o Samarbeid
- Legge til rette for næringslivet og arbeidadar
  - o Betre kommunikasjonen mellom Kvinnherad og tilgrensande regionar
  - o Konkrete val av samferdsleløysingar

### 3.1.3 Medverknad

I samband med Kvinnherad2050-prosessen er det det gjort mykje knytt til medverknad og det er kome inn mange innspel og meiningar som er samla i tre ulike rapportar: [Melding frå dei unge](#), [Innspel frå gjestebod](#) og [Innspel frå #Kvinnherad2050](#). Desse rapportane, samt innspela som er kome i samband med innspelsfasen til Kvinnherad2050, folkemøta, bygdemøta og meir til, vil blir ein del av arbeidet kring overordna mobilitetsstrategiar. Samfunnsdelen og kommunedelplanen for samferdsle må preike i same retning og effekten av planlegginga skal mellom anna vere god samferdsle. Som samfunnsdelen skildra, handlar det å planlegge om å velje og velje vekk. Det handlar om å prioritere og einast om korleis ein skal nå dei måla ein har sett seg.

Vidare vil det blir lagt opp til brei medverknad der kommunen mellom anna ynskjer å nytte digitale hjelpemiddel, som ved forprosjektet til Interkommunal plan for ferjesambandet Stord-Kvinnherad (2017). Det er gjort mykje arbeid kring samferdsleløysingar i kommunen, og Kvinnheradpakken vil vera ein del av kunnskapsgrunnlaget.



Kommunen ser viktigheita med, og ynskjer, å gå i dialog med marknaden og næringsaktørar i og kring kommunen, samt regionale mynde, som Vestland fylkeskommune. Vestland fylkeskommune eig og drifrar store og sentrale delar av kommunikasjonssambanda i kommunen, som ferjesamband, busstilbod, fylkesvegar og snøggåttilbod.

Kvinnherad  
2050

Foto: Kristiane Skjelnes

## MELDING FRÅ DEI UNGE

Innspel til kommuneplan

### SAMANDRAG

«I 2019 var det lite samarbeid mellom bygdene, snakk om indre og ytre luten og elles gamle tenkemåtar. I 2030 har folk skjint at bygdene i mellom må samarbeide og inkludere kvarandre»



Foto: Anne-Lise Næs

Kvinnherad  
2050

## INNSPEL FRÅ GJESTEBOD

Kvinnherad kommune

«Kjekt at me får komme med innspel, som me elles ikkje hadde fått fram då me ikkje er særleg politisk engasjert eller deltar på folkemøter og liknande. Alle som var med på gjestebod, synes det var kjekt å kunne leggje fram sine synspunkt utan at det vart for formelt.»



## #KVINNHERAD2050

Oppsummering av innspel kome gjennom Kvinnherad 2050

### SAMANDRAG

«Kommunen må vidare gjera seg attraktiv for tilflyttarar som kjem til kommunen. Ein må skapa kontaktflater mellom organisasjonsliv, kommune og tilflyttarar. Tilflyttararrangement og friluftsmesse er positivt, men det kan lett bli for stort og for upersonleg. Kvar enkelt menneske må føle seg varteiken og integrert. At vi set pris på dei.»

-Innbyggjar-

### 3.1.4 Arbeid og framdrift

Det vil bli gjennomført samtalar med konsulentføretak, før ein gjer avrop mot konsulent for oppdraget med *Overordna mobilitetsstrategiar*. Det er viktig å finne konsulentar som ser utfordringa med det er å planlegge mobilitet i Kvinnherad.

Oppstart av sjølvje plandelen vil kome an på når ein har konsulent på plass, men i løpet av hausten 2020 vil ein starte medverknadsprosessen. Kommunen, både administrasjonen og dei folkevalde, vil vere ein stor del av prosessen.

Planforslaget vil bli arbeida fram i lag med politikarane. Målet er at planforslaget vert lagt ut på høyring hausten 2021, og vedteke mot slutten av året. Når Del 1 Overordna mobilitetsstrategiar vert vedteken, er kommunedelplan for samferdsle komplett og ferdig.

### 3.2 Trafikksikringsplan

Trafikktryggleik, folkehelse og miljø er knytt saman, og vil ofte handle om kjensla av å føle seg trygg uavhengig av om ein går, sykklar, er rørslehemma eller sit i eit køyretøy. Kommunen er ein viktig aktør i trafikksikringsarbeidet og har eit stort ansvar for å førebygge ulukker. Godt trafikksikringsmiljø gjer kommunen bra omdøme, færre skadar og nøgde innbyggjarar. Med bakgrunn i dette vart Kvinnherad kommune godkjend som *Trafikksikker kommunen* 26.09.2018. Godkjenninga er eit kvalitetsstempel for godt, målretta og heilskapleg arbeid med trafikktryggleik, men det betyr ikkje at arbeidet er ferdig.

Ein trafikksikringsplan skal leggja grunnlag for målretta og systematisk trafikktryggingsarbeid i Kvinnherad, både på kommunalt og fylkeskommunalt vegnett. Gjeldande trafikksikringsplan er frå 2012 og det er kome nye føringar frå statlege og regionale nivå som må innarbeidast i ein revidert trafikksikringsplan i lag med oppdateringar over kva som er gjort og kva det er behov for.



### 3.2.1 Evaluering av gjeldande trafikksikringsplan 2012-2020

Mykje av innhaldet i gjeldande trafikksikringsplan og utfordringane er framleis relevant og vil bli teke med inn i arbeidet med rulleringa av planen. Målsetjinga om å gjere Kvinnherad til ein tryggare stad å bu i, ein stad der ingen vert drepen i trafikken, vil bli bygd på vidare i ny plan. I 2018 vart Kvinnherad kommune ein «trafikkikker kommune». Ein vil fortsette å arbeide med haldningar i trafikken, trafikantane sine handlingar og feilhandlingar.

Gjeldande trafikksikringsplan blir vurdert til å vere for stor og for omfattande, og for dei som nyttar den i det daglege arbeidet på *einig for veg og park* har den vore lite handterleg. Når ein peikar på tiltak, må ein i større grad peika på realistiske tiltak, og ikkje strekningar, samt at det må vere ein realistisk kostnad på tiltak. I gjeldande plan har kostnadane til tider vore urealistiske. I praksis er det gjort for lite prioriteringar, og det manglar ein handlingsdel, ergo har ein ikkje fått årleg evaluering og rullering av tiltaka i planen. TS-planen 2012-2020 har ikkje vorte nytta i arbeidet med økonomiplanen som fyrst ynskja. Vedlegg 1 viser ei oversikt over tiltaka i planen og om dei er gjennomført eller ikkje.

### 3.2.2 Fokus og hovudmål for trafikksikringsplanen

Trafikksikringsplanen skal ha hovudfokus på **born og unge sin tryggleik** og vere ein heilskapleg plan for å trygge dei mjuke trafikantane. Hovudmåla for arbeidet med TS-planen vil vere:

- Synleggjere kommunen sitt ansvar og satsingsområde
- Haldningsskapande arbeid
- Få oversikt over alle trafikkfarlege stader i kommunen (inkludert planstatus)
- Prioritere tiltak
- Sikre at dei kommunale ressursane til trafikktrygging blir sett inn der dei gjev størst effekt

Trafikkulukker utgjer ein vesentleg helserisiko og gjer store samfunnsøkonomiske kostnader kvart år. Å redusere talet på ulukker og skadde i trafikken er såleis eit viktig mål i all kommunal planlegging.

Det er viktig at planen er realistisk, praktisk og kan gjennomførast. For at planen skal bli slik, må ein ta val og prioritere. Trafikksikringsplanen må vere tydeleg. Handlingsdelen skal ta utgangspunkt i hovudplanen og vise korleis planen skal følgjast opp dei neste 4 åra, til dømes vise satsingsområda og skildre korleis ein skal følgje opp hovudmåla i planen. Handlingsdelen skal reviderast årleg, og kva tiltak og oppgåver som skal prioriterast, skal kome fram i denne delen. Økonomiplanen skal følgje handlingsdelen og økonomiske rammer følgjer av denne.

### 3.2.3 Medverknad

Trafikksikringsplanen skal utarbeidast i lag med innbyggerane der tryggleik for born og unge får særleg fokus. Vidare er det viktig at menneske med nedsett funksjonsevne og dei eldre blir høyrte i prosessen. Både Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne og Eldrerådet er med i prosessen som referansegruppe.



Hovudfokuset er born og unge og ferdelsårer dei nyttar. Veg til skule og fritidsaktivitetar (ofte samanfallande) må særskilt sjåast på, og difor er det ynskjeleg med engasjement frå skule og barnehagar. Rektorar, styrar og FAU-leiarar vil bli særskilt oppmoda om å koma med innspel til TS-planen. Vidare vil det bli lagt opp til at skule-sektoren har representantar inn i arbeidsgruppa. Ved fleire skular er det gjennomført Barnetråkk, og dette arbeidet vil bli teke med inn i arbeidet med TS-planen. I tilknytning til Trafikksikker kommune-arbeidet (godkjent i 2018), har kvar skule laga ein «lokal trafikksikringsplan» og denne må vera med inn i arbeidet med TS-planen. Vidare må ein sjå på kva skulevegar som har fri skuleskyss grunna særleg farleg eller vanskeleg skuleveg. Det vil bli gjennomført ei kartlegging av særleg farlege eller vanskelege skulevegar i samband med planen.



Eg stadfester at Omvikdalen skule har gjennomført alle punkta for å bli «Trafikksikker kommune».

Beste helsing

Bjørn Rune Bergane  
Einingsleiar Omvikdalen skule

I tillegg til vanleg informasjon via kommunen sine kanalar og avis, blir det sendt brev til alle registrerte bygdslag, samt at det er oppretta kontakt med Tide si avdeling på Husnes og Trygg Trafikk.

### 3.2.4 Arbeid og framdrift

Det er gjennomført avrop mot konsulent for oppdraget med trafikksikringsplanen, og det er varsla om oppstart av arbeidet med TS-planen samstundes som det er opna for å kome med innspel. Dette vil gå parallelt med planprogrammet. Kjem det merknadar til planprogrammet knytt til trafikksikring, vil dette likevel bli teke med i planforslaget for trafikksikringsplanen (sjå tabell 2).

## 3.3 Hovudplan for vegar i kommunen

Fungerande infrastruktur, med gode vegar, kaiar, bruer og gang- og sykkelvegar, gjer det trygt og enkelt å kome seg rundt i kommunen, samt ut og inn av kommunen. Føremålet med hovudplanen er å gje kommunen eit heilskapleg styringsverktøy for vegar, bruer og kaiar, både for kommunal forvaltning og for drift, men òg for private utbyggjarar. Ein ser mellom anna viktigheita av å ha ei vegnorm som har klare føringar for privat utbygging, slik at private veganlegg blir like trafikktrygge som dei kommunale.

### 3.3.1 Fokus og hovudmål for hovudplan for vegar

Hovudmåla for arbeidet med hovudplanen vil vere:

- Setje krav til standard og norm
  - Tekniske krav til vegar og anlegg ut frå behov og trafikkmengd
  - Avgjere standard og vilkår for at vegen skal oppretthaldast som kommunal
  - Vedlegg: Vegnorm tilpassa Kvinnherad kommune
- Grunnlag for framtidig ressursinnsats innan forvaltning, drift, vedlikehald og utvikling
- Prioriteringar av tiltak
- Forsvarleg driftsnivå





Planen skal gje grunnlaget for framtidig ressursinnsats innan drift, vedlikehald og utbetringar, såleis òg for budsjett og økonomiplan. Handlingsdelen skal ta utgangspunkt i hovudplanen og vise korleis planen skal følgjast opp dei neste 4 åra, til dømes vise satsingsområda og skildre korleis ein skal følgje opp hovudmåla i planen. Handlingsdelen skal reviderast årleg, der tiltak og oppgåver som skal prioriterast, skal kome fram. Økonomiplanen skal følgje handlingsdelen og økonomiske rammer følgjer av denne.

For å finne dei beste og gunstigaste løysingane, må ein sjå trafikksikringsplanen og hovudplan for vegar i samanheng.

### 3.3.2 Medverknad

I tilknytning til melding av oppstart av planarbeidet og utlegging av planprogrammet, vil innbyggjarane i kommunen få moglegheit til å kome med innspel til hovudplanen for vegar i kommunen. Planen vil bli lagt ut på offentleg ettersyn, og då kan innbyggjarane kome med merknader til planen.

### 3.3.3 Arbeid og framdrift

Det er gjennomført avrop mot konsulent for oppdraget med hovudplan for vegar. Arbeidet med hovudplanen vil gå parallelt med planprogrammet. Kjem det merknadar til planprogrammet knytt til hovudplanen for vegar, vil dette bli teke med i planforslaget.





## 4 KJELDER

- SSB.no, Kommunefakta: <https://www.ssb.no/kommunefakta>
- Vestland fylkeskommune: <https://statistikk.igest.no/hf/>
- Hordaland fylkeskommune, *Hordaland i tal, Folketal og demografi 2018*
- <https://www.hordaland.no/globalassets/for-hfk/rapportar-og-statistikk/hordaland-i-tal/hordaland-i-tal-1-18.pdf>
- Miljødirektoratet: <https://www.miljokommune.no/>
- Kvinnherad kommune
  - Folkehelseoversikta 2015-2019 til Kvinnherad kommune
  - Folkehelseprofil for Kvinnherad 2018
  - Bustadplan
  - Kvinnherad2050: <https://kvinnherad2050.no/>
- Velferdsforskningsinstituttet NOVA, Ungdata: <http://www.ungdata.no/>
- Folkehelseinstituttet: <https://www.fhi.no/>
- Distriktssenteret: <https://distriktssenteret.no/>
- Helsedirektoratet: <https://www.helsedirektoratet.no/>
- Norsk klimaservicesenter, *Klimaprofil Hordaland 2017*

## 5 VEDLEGG

Vedlegg 1 – Oversikt over tiltak i Trafikksikringsplan for 2012-2020