

Planprogram

Kommunedelplan for trafikktrygging

Vanylven kommune

2026 - 2030

Innhold

1. Samanfatning.....	3
2. Innleiing	3
2.1. Bakgrunn.....	3
2.2. Føremålet med trafikksikkerheitsplanen	3
2.3. Arbeidsbeskriving.....	3
3. Overordna mål og føringar.....	4
3.1. Nasjonal transportplan (NTP) 2025–2036	5
3.2. Nasjonale føringar.....	6
3.3. Folkehelselova	6
3.4. Vanylven kommune sin trafikksikkerheitsplan.....	7
3.5. Samfunnsdelen 2022–2040	8
4. Ulukkessituasjonen i Vanylven kommune	9
4.1. Oppsummering av funn.....	9
5. Underrapportering av trafikkulukker.....	9
6. Mål for perioden 2026–2030.....	10
6.1. Fokusområde	10
7. Økonomiske konsekvensar.....	11
8. Plan for medverknad og framdrift	11
8.1. Framdriftsplan	11

1. Samanfatning

Planprogrammet skildrar korleis arbeidet med ein ny trafikksikkerheitsplan skal gjennomførast. Med fakta om ulukkessituasjonen i Vanylven samt at det skal fastsetjast kva mål og fokusområde som skal liggje til grunn for det vidare arbeidet.

2. Innleiing

2.1. Bakgrunn

Trafikksikkerheitsplan for Vanylven kommune vart bestilt i kommunestyrevedtak PS 139/24 den 16. desember 2024 og kommunestyrevedtak PS 13/25 den 10. februar 2025. Føremålet til planen er å leggje grunnlag for trafikksikkerheitsarbeid i kommunen.

Den gjeldande trafikktryggingsplanen vart vedteken av kommunestyret i PS 96/19 den 3. september 2019. Trafikksikkerheitsplanen for Vanylven kommune 2026–2030 er ei utarbeiding av ein ny kommunedelplan i tråd med tilrådingar frå Trygg Trafikk. Den nye kommunedelplanen for trafikksikkerheit vil innehalde mål, strategiar, fokusområde og eit handlingsprogram.

2.2. Føremålet med trafikksikkerheitsplanen

Føremålet med trafikksikkerheitsplanen er å:

- skildre ulukkessituasjonen i Vanylven kommune
- definere fokusområde som blir grunnlag for prioritering av tiltak i handlingsprogrammet
- identifisere målbare indikatorar for trafikksikkerheit og definere konkrete mål for perioden 2026–2030
- skildre naudsynte trafikksikkerheitstiltak

2.3. Arbeidsbeskriving

I samband med planprogrammet er det gjort ei analyse av ulukkessituasjonen i Vanylven dei siste ti åra, sjå vedlegg. Analysen er basert på Statens vegvesen sin ulukkesstatistikk for perioden 2014–2024.

Statistikken er gjennomgått med hovudfokus på desse faktorane:

- talet på trafikkulukker, talet på skadde og skadeomfang
- kjønns- og aldersfordeling blant trafikkskadde
- fordeling av ulukkene på tid og stad
- typiske ulukker for ulike trafikantgrupper

Det optimale i eit slikt arbeid ville ha vore å ha fokus på drepne og hardt skadde, men i tiårsperioden 2013–2023 var det berre 34 trafikkulukker i Vanylven kommune, med totalt 28 personskadar. Difor er analysen gjort på grunnlag av det totale talet på personskadar, altså òg dei med lettare skadar.

Dei viktigaste trekka ved ulukkessituasjonen vert presenterte i kapittel 4. Etter å ha identifisert typiske ulukker i Vanylven, er det valt ut fokusområde for prioritering av trafikksikkerheitstiltak i handlingsprogrammet.

3. Overordna mål og føringar

Trafikksikkerheitsarbeidet i Vanylven er forankra i fleire overordna mål og føringar, både på nasjonalt og lokalt nivå. Nullvisjonen, vedteken av Stortinget i 2002, er grunnlaget for alt arbeid med trafikksikkerheit i Noreg. Det er ein visjon om eit transportsystem der ingen blir drepne eller hardt skadde. Nullvisjonen slår fast at det er moralsk og etisk uakseptabelt at menneske blir drepne eller hardt skadde i trafikkulukker. Ulukkene utgjør elles ein samfunnskostnad som ikkje kan godtakast.

Trafikksikkerheitsplanen 2026–2030 skal ha konkrete mål og strategiar basert på:

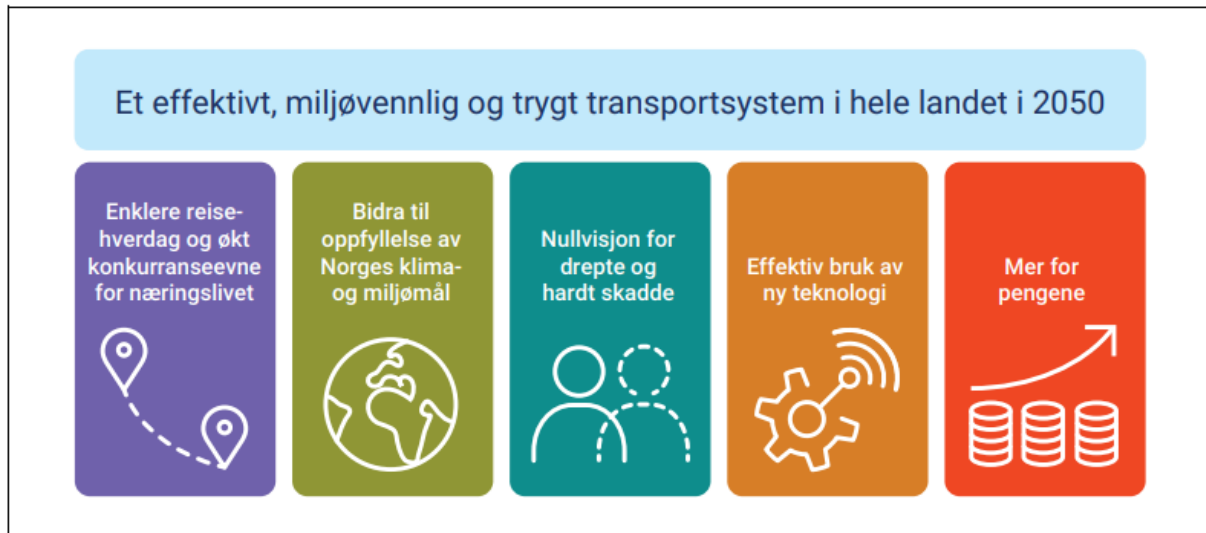
- Nullvisjonen og Nasjonal transportplan
- Nasjonale føringar
- Folkehelselova
- Vanylven kommune sin samfunnsdel 2023–2040

I [samfunnsdelen](#) er det ikkje fastsett konkrete mål for trafikksikkerheita, utover (s. 11):

«Det skal leggjast til rette for god tilkomst til og tilgang på regionalt viktige utfartsområde og friluftsområde, i form av og trafikksikre løysingar og nødvendig parkering for bilar og sykklar.»

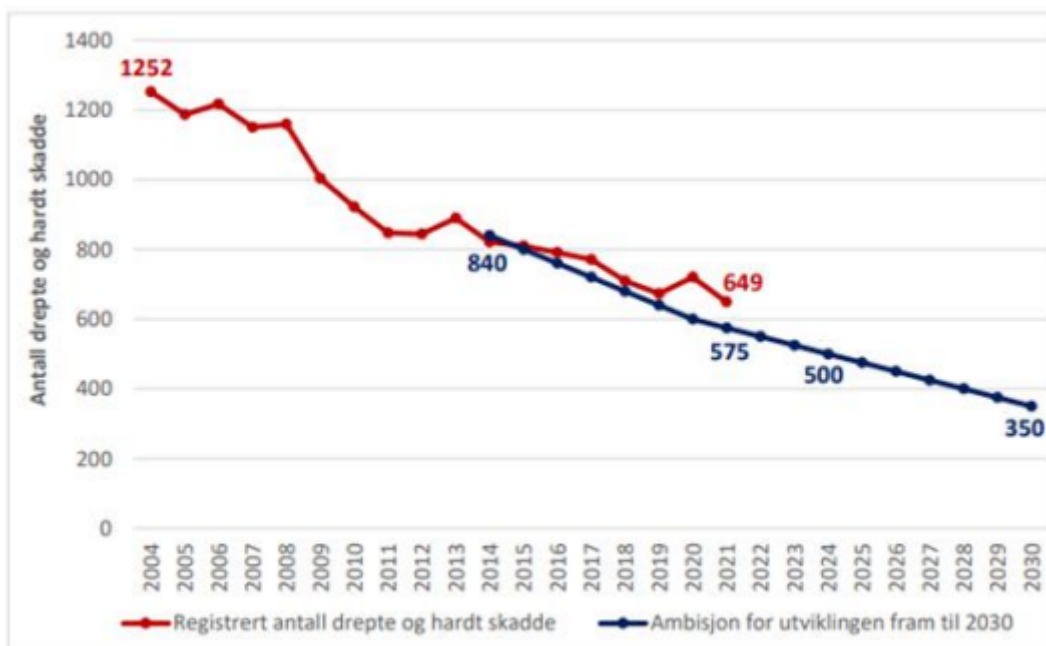
3.1. Nasjonal transportplan (NTP) 2025–2036

Nasjonal transportplan (NTP) er ein plan for regjeringa sin transportpolitikk, og legg grunnlaget for politiske vurderingar, bruk av verktøy og samspel mellom transportformene. Planen gjeld for tolv år, med revisjon om lag kvart fjerde år. NTP 2025–2036 har fem likestilte mål, der nullvisjonen er eitt av dei.



Som eit etappemål skal talet på drepne og hardt skadde i vegtrafikken i Noreg reduserast til under 350 innan 2030. Dette inneber ein nedgang på om lag 60 % i høve til gjennomsnittet for perioden 2012–2015. Det er òg sett eit tak på maksimalt 50 drepne i 2030.

I 2021 var det 649 drepne og hardt skadde i Noreg, noko som var høgare enn ønskjeleg utvikling. Sidan 2014 har den nasjonale trenden vore dårlegare enn naudsynt for å nå måla.



For Vanylven kommune har det ikkje vore mogleg å utarbeide ei tilsvarande målkurve til samanlikning med NTP sitt mål. Det er 25 % av personskadane i trafikkulukker i Vanylven som er hardt skadde og drepne (7 av 28 personskadar). Dei resterande er lettare skadde. Også i Vanylven bør ein setje inn tiltak for å prøve og redusere talet på drepne og hardt skadde for å bidra til reduksjon av totale personskadar i Noreg, i tråd med NTP.

3.2. Nasjonale føringar

Det er fleire nasjonale føringar som må ligge til grunn for trafikksikkerheitsplanen:

- Nasjonale forventningar til areal- og transportplanlegging 2023–2027
- FNs berekraftsmål
 - Berekraftsmål 3 (god helse og livskvalitet), delmål 6:
 - Innan 2030 halvere talet på dødsoffer og skadar globalt som følgje av trafikkulukker
 - Berekraftsmål 11 (berekraftige byar og lokalsamfunn), delmål 2:
 - Innan 2030 sikrae at alle har tilgang til trygge, tilgjengelege og berekraftige transportsystem til ein overkommeleg pris, med særleg vekt på trygge vegar for personar i sårbare situasjonar, barn, eldre og personar med nedsett funksjonsevne
- Meld. St. 40 – Samordning og organisering
 - Stortingsmelding 40 legg vekt på at arbeidet med å betre trafikksikkerheita framleis må ha høg prioritet, med nullvisjonen som hovudmål for transportpolitikken. Meldinga peikar på at mange av dei enklaste og mest effektive trafikksikkerheitstiltaka allereie er tekne i bruk, og at det trengst meir samarbeid på tvers for å redusere ulukkestaten ytterlegare.

3.3. Folkehelselova

Personskadar som følgje av ulukker krev mykje av helsesektoren og medfører store samfunnsmessige kostnader. Lov om folkehelse skildrar kommunen sitt ansvar for å fremje folkehelse og førebygge skadar.

- **§ 4. Kommunen sitt ansvar for folkehelsearbeid**
Kommunen skal fremje befolkninga si helse, trivsel, gode sosiale og miljømessige forhold, og bidra til å førebygge psykisk og somatisk sjukdom, skade eller liding, utjamne sosiale helseforskjellar, og beskytte befolkninga mot faktorar som kan påverke helsa negativt.
- **§ 5. Oversikt over helsetilstand og påverknadsfaktorar i kommunen**
Kommunen skal ha naudsynt oversikt over helsetilstanden i befolkninga og dei positive og negative faktorar som kan påverke denne.

- **§ 7. Folkehelsetiltak**

Kommunen skal setje i verk naudsynte tiltak for å møte kommunen sine folkehelseutfordringar, jf. § 5. Dette kan mellom anna omfatte tiltak knytt til oppvekst- og levekårsforhold som bustad, utdanning, arbeid og inntekt, fysiske og sosiale miljø, fysisk aktivitet, ernæring, skadar og ulykker, tobakksbruk og alkohol- og annan rusmiddelbruk.

3.4. Vanylven kommune sin trafikksikkerheitsplan

Den gjeldande trafikksikkerheitsplanen for Vanylven kommune vart vedteke i PS 96/19 den 3. september 2019. Denne planen har følgjande langsiktige mål for arbeid med trafikktrygging og vegforvaltning i kommunen:

- Null drepne og null skadde i trafikken i Vanylven kommune.
- Leggje opp til eit godt og tenleg vegnett for alle brukargrupper.
- Universell utforma vegnett, slik at alle kan føle seg trygge.
- Påverke kommunen sine innbyggjarar til å delta aktivt med innspel.
- Forplikte til samarbeid om trafikktryggleik mellom sektorane.
- Prioritere og stimulere både fysiske og haldningsskapande trafikktryggingstiltak.

Handlingsplanen til gjeldande trafikktryggingsplan har følgjande mål:

«Trafikktryggingsplanen for Vanylven har som mål å gjere kommunen tryggare for alle trafikantar. Likevel er det særleg fokusert på barn og unge når det gjeld prioritering av aktuelle tiltak. Dette både fordi denne aldersgruppa statistisk er mest utsett for trafikkskadar av alle kategoriar, og fordi tiltak som tryggjer barn også tryggjer alle andre brukarar. Følgjande kriterier er særleg vektlagde ved vurdering og prioritering av ulike tiltak:

- Område med konsentrasjon av barn og unge (nær skulane)
- Kryssutformingar og gangfelt
- Strekingar med blanda trafikk av køyrande og gåande
- Trafikkmengd og trafikkintensitet
- Sikt og siktsoner
- Stadar som har utmerka seg som ulukkespunkt
- Trafikkbilete og køyremønster
- Trafikantåtferd
- Kostnadar og kompleksitet av aktuelle tiltak

Vurdering av kostnad og kompleksitet er særleg knytt til at enkle tiltak med låge kostnader og forventa god effekt, ikkje bør vente i høve til meir problematiske, men dyrare og meir komplekse tiltak.»

Den nye trafikksikkerheitsplanen skal utarbeidast som ein kommunedelplan i tråd med plan- og bygningslova og Trygg Trafikk sine tilrådingar, der det også blir evaluert og vidareført tiltak frå gjeldande handlingsplan der det er nødvendig.

3.5. Samfunnsdelen 2022–2040

I samband med utarbeiding av ny kommuneplan vart det laga ein samfunnsdel gjeldande for perioden 2022–2040. I samfunnsdelen er det definert ei rekkje satsingsområde med delmål i 4-års og 15-års perspektiv.

Det er ikkje sett konkrete trafikksikkerheitsmål i samfunnsdelen, men det er ulike føringar knytt til dei ulike satsingsområda og i arealstrategien:

SATSINGSOMRÅDE 1: Utviklingskraft og berekraft

Legge til rette for bustadar nær omsorgsbasar, med gangavstand til møteplassar og det ein treng i kvardagen.

Arbeide for god teknisk infrastruktur i heile kommunen; digital, transport og VA.

SATSINGSOMRÅDE 2: folkehelse og livsmeistring

Vi skal legge til rette for attraktive turstiar og friluftsmoglegheiter, tilrettelagt slik at alle kan bruke dei.

Vi skal legge til rette for ferdsel i regionale tur- og utfartsområde med skilting, parkering og avfallshandtering.

SATSINGSOMRÅDE 3: demokrati og medborgarskap

Vi skal legge til rette for at innbyggjarane kan delta i planlegginga av kommunen og eige lokalmiljø.

Vi skal nytte aktiv og tidleg involvering for å sikre at løysingar treff behova best mogleg innanfor tilgjengelege ressursar og realistiske rammer, samtidig som avgjerdsgrunnlaget blir kjent og forstått.

Vidare er det lagt følgjande føringar i arealstrategien til samfunnsdelen:

«Transport og infrastruktur:

- Attraktive, trygge og samanhengande gang- og sykkelsamband skal sikrast, særleg i sentrumskjernene og i samanheng med skuleveg og kollektivhaldeplassar.
- Viktige snarvegar skal ivaretakast og sikrast mot stenging/nedbygging i arealplanlegginga.
- Det skal leggjast til rette for trygge vegsamband med god standard i heile kommunen.

Samfunnsplanen er under revidering gjennom planvask og blir truleg slutført hausten 2025.

4. Ulukkessituasjonen i Vanylven kommune

4.1. Oppsummering av funn

Her vert hovudfunn frå analysen av trafikkulukker skildra.

I analyseperioden 2013–2023 vart det registrert 34 trafikkulukker i Vanylven kommune. Desse ulukkene førte til totalt 28 personskadar, der 21 var lettare skadde; 5 var hardt skadde og 1 vart drepn.

- Talet på ulukker har halde seg relativt stabilt
 - Det er ei overvekt av menn i trafikkulukker generelt.
 - Menn er overrepresenterte i motorsykkululukker med skadde.
 - Flest ulukker skjer langs hovudaksane i kommunen, det vil seie fylkesveg.
 - Fleirtalet av trafikkulukker med personbil har skjedd på fylkesveg.
 - Dei fleste alvorlege bilulukker skjer på strekningar, ikkje i vegkryss eller avkøyningar.
 - Ubeskytta trafikantar har ikkje rapporterte tilfelle i perioden 2013 – 2023.
-

5. Underrapportering av trafikkulukker

I Noreg er det politiet som har ansvar for å melde trafikkulukker med personskade til Statistisk sentralbyrå (SSB). Føremålet er å gje informasjon om ulukkesutviklinga på norske vegar.

I den nasjonale statistikken finst det likevel mørketal, fordi ikkje alle trafikkulukker blir kjende for politiet. I statistikken frå SSB er det registrert om lag 45 000 skadde personar i Noreg per år, medan tal frå sjukehusa viser at over 40 000 personar blir skadde som følgje av vegtrafikkulukker årleg (ifølgje tal frå Trondheim kommune).

Generelt er rapporteringsgraden god for dei alvorlegaste ulukkene, med drepne og hardt skadde. Nesten alle slike ulukker blir meldt til politiet og kjem med i den nasjonale statistikken. Ulukker mellom motorkøyretøy blir òg i stor grad rapporterte. Skadegradene i den nasjonale ulykkesstatistikken er basert på politiets vurdering på ulukkesstaden. Forsking syner at politiet ofte vurderer skadane som meir alvorlege enn det legar finn når pasienten kjem til sjukehus.

Når det gjeld ulukker med gåande og sykkistar involverte, er det store mørketal, særleg ved lettare skadar og ved eineulukker på sykkel. Gåande sine eineulukker er ikkje definert som trafikkulukker, sjølv om dei skjer på trafikkareal. Studiar av

sjukehusdata frå Oslo syner at eineulukker blant gåande og syklistar utgjer fleirtalet av alle ulukker. Det er sannsynleg at situasjonen er om lag lik i Vanylven, og at det reelt er ein større del personskadar blant gåande og syklistar enn den offisielle statistikken viser. Det er naudsynt å vite meir om desse ulukkene for å trekkje rette konklusjonar og prioritere tiltak rett.

6. Mål for perioden 2026–2030

6.1. Fokusområde

Følgjande fokusområde vert føreslått i trafikksikkerheitsarbeidet:

- **Ubeskytta trafikantar:**
 - Gåande
 - Syklistar
 - Born og andre utsette og sårbare grupper
- **Arbeid opp mot regionale myndigheiter:**
 - Reduksjon av fartsgrense på utvalde strekningar
 - Høyringsuttale
 - Kollektivtrafikk
- **Arbeide mot å bli ein trafikksikker kommune**

Det fyrste fokusområdet er ubeskytta trafikantar – gåande og syklistar – fordi desse er mest utsette for alvorlege konsekvensar dersom ei ulukke skjer.

Analysen av trafikkulukker i Vanylven syner at vi ikkje har registrerte ulukker for denne gruppa, samstundes som forskning peikar på stor underrapportering for desse ulukkene. Med eit mål om nullvekst i biltrafikken, skal dei andre trafikantgruppene auke, og då er det viktig å tryggje sikkerheita deira. Det er også viktig at flest mogleg born og ungdom kan gå og sykle til skulen. Dette vil gje dei verdifull trafikkerfaring som dei tek med seg vidare, og førebels blir det forventa at dei blir tryggare trafikantar framover. Mindre køyring med bil til skule vil òg betre sikkerheita i nærområdet på morgonen.

Arbeid opp mot regionale myndigheiter er viktig, særleg ettersom mange av trafikkulukkene i kommunen skjer langs fylkesvegar. Det er eit mål at Vanylven skal verte ein trafikksikker kommune. Å forankre dette ytterlegare i trafikksikkerheitsplanen er eit viktig grep.

7. Økonomiske konsekvensar

Trafikksikkerheitsplanen i seg sjølv inneber ikkje tildeling av midlar til gjennomføring av tiltak. Planen vil likevel utgjere eit viktig kunnskapsgrunnlag for prioritering av framtidige prosjekttinspel og for vidare forvaltningsarbeid i Vanylven kommune.

8. Plan for medverknad og framdrift

Planprogrammet vert lagt ut på høyring våren 2025, og det er venta vedteke våren 2026. Samstundes med høyringa av planprogrammet vart det opna for innspel om konkrete trafikksikkerheitstiltak som vert ønskte i Vanylven kommune. Desse tiltaka vil utgjere eit viktig grunnlag for handlingsprogrammet.

Det er lagt opp til brei medverknad som involverer relevante styresmakter, etatar og organisasjonar, kommunale einingar, FAU ved skular og barnehagar, og privatpersonar i Vanylven.

Etter vedteken planprogram startar arbeidet med å laga eit handlingsprogram. Her skal det definerast kriterium som ligg til grunn for prioritering. I handlingsprogrammet skal alle føreslåtte tiltak gjennomgåast og systematiserast i ei prioriteringsliste som vert lagt ut til offentleg ettersyn. Slutthandsaming av trafikksikkerheitsplanen er venta våren 2026.

Trafikksikkerheitsplanen for Vanylven vil gjelde for perioden 2026–2030.

8.1. Framdriftsplan

Aktivitet	Startdato	Sluttdato	Milepæl / Kommentar
Oppstart og utlegging av planprogram på høyring		18.06.2025	Oppstart og utlegging av planprogram på høyring
Høyring og medverknad til planprogram	18.06.2025	20.08.2025	Innhenting av innspel til overordna planprogram
Vedtak av planprogram		15.09.2025	Vedtak av planprogram
Medverknad: Innspel om konkrete trafikksikkerhetstiltak	18.06.2025	20.10.2025	Samkøyrte med overordna høyring; løpande innspelfase
Utarbeiding av handlingsprogram	20.08.2025	20.11.2025	Utarbeide konkret handlingsdel basert på godkjent planprogram
Offentleg ettersyn av handlingsprogram	20.11.2025	31.01.2025	Vedtak høyring og off. ettersyn handlingsprogram

Aktivitet	Startdato	Sluttdato	Milepæl / Kommentar
Bearbeiding av plan (innarbeide høyringsinnspel)	01.02.2026	15.03.2026	Ferdigstille endeleg TS-plan basert på motteke høyringsmateriale
Vedtak av TS-plan		15.03.2026	Vedtak av TS-plan