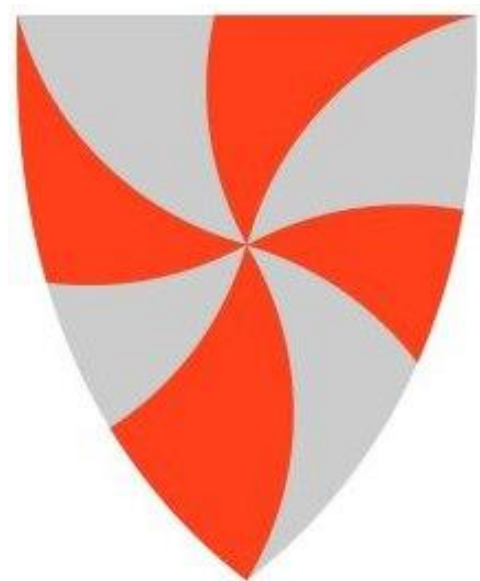


Trafikksikringsplan for Vindafjord kommune

2025 -2035



Vedtatt i kommunestyret i sak 034/25 den 17.06.2025

Innhold

Innhold	- 1 -
Forord	- 2 -
Samandrag	- 2 -
2. Innleiing	- 3 -
1.1 Historikk	- 3 -
1.2 Kvifor trafikksikringsplan	- 3 -
1.3 Organisering av trafikksikringsarbeidet i Vindafjord kommune	- 4 -
1.4 Samarbeidsparterar	- 4 -
3. Overordna føringar	- 4 -
2.1 FNs berekraftsmål	- 4 -
2.2 Meld. St. 40 (2015–2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering	- 5 -
2.3 Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033	- 5 -
2.3.1 Barnas transportplan	- 5 -
2.4 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei (2022–2025)	- 6 -
2.5 Regional føringar	- 6 -
2.5.1 Samferdselsstrategi for Rogaland 2022-2033	- 6 -
2.5.2 Handlingsplan for trafikktryggleik 2024-2027- Rogaland	- 7 -
2.5.2.1 Innspel til handlingsprogram for samferdsel for Rogaland fylkeskommune 2023- 2026 frå Vindafjord kommune	- 7 -
2.6 Kommunale planar	- 8 -
2.7 Folkehelse og trafikktryggleik	- 9 -
2.8 Trafikksikker kommune	- 9 -
4. Vindafjord kommune i trafikksikringsperspektiv	- 10 -
3.1 Geografi og storleik	- 10 -
3.2 Skular og arnehagar i Vindafjord:	- 10 -
3.3 Skuleskyss	- 11 -
3.4 Vegnettet i Vindafjord	- 11 -
3.5 Gang- og sykkelveg og fortau	- 13 -
5. Ulykkessituasjonen/-utviklinga i Vindafjord kommune	- 15 -
4.1 Trafikktryggingsutfordringar i kommunen	- 15 -
4.2 Politirapporterte ulykker	- 15 -
6. Visjon, mål og strategi	- 16 -
5.1 Visjon	- 16 -
5.2 Satsingsområde	- 16 -
Innsatsområde 1, sikker skuleveg:	- 16 -
Innsatsområde 2, trafikantåtferd:	- 16 -
Innsatsområde 3 , mjuke trafikantar i tettstader og grendesenter gjennom arealplanlegging og utbygging	- 17 -
Innsatsområde 4, redusere tal ulykker :	- 18 -
7. Trafikantretta tiltak	- 19 -
7.1 Yrkessjåførane	- 19 -
7.2 Eldre bilførarar	- 19 -
7.3 Unge bilførarar	- 19 -
8. Økonomi	- 19 -
7.1 Drift og vedlikehald	- 20 -
7.2 Stønadsmidlar	- 20 -
7.3 Større tiltak/prosjekt	- 20 -

Forord

Trafikksikringsarbeid er viktig for folk si helse og for butrivsel.

Det å føle at ein ferdast trygt vil vere med på å gi ein lågare terskel for å komme seg ut i nærmiljøet.

Når vegen mellom heim og skule er trygg, kjem han til nytte også for andre enn elevane på skuleveg. Skulen er ofte arena for fritidsaktivitetar for mange som bur i området.

Vi treng alle å bruke kroppen meir aktivt for å ta vare på helsa. Trygg veg i nærområde er eit viktig element i førebyggjande helsearbeid. Det same gjeld fysiske tiltak som reduserer fare for trafikkskader.

Gjennom kartlegging av skuleveg ved hjelp av «Barnetråkk» og i samarbeid med skule, foreldre og grendeutval i alle ni bygdene er det henta innspel til tiltaksdelen av planen. Her finn ein primært fysiske tiltak; langt fleire enn det ein vil ha økonomisk handlingsrom til å løyse. Fleire eksempel viser at trafikksikringstiltak kan løysast i kombinasjon med andre oppgåver gjennom samarbeid.

For å få ned trafikkulykker i ein kommune med to viktige gjennomferdselsårer vil fysiske tiltak vere viktige. Ulykkesstatistikk viser at dei alvorlegaste trafikkulykkene skjer på E 134, Haukelivegen og Fv 46, Saudavegen.

Samandrag

Med grunnlag i Vindafjord kommune sin planstrategi og kommuneplan er Trafikksikringsplanen for kommunen revidert. Desse styringsdokumenta har lagt føringar for at det er skuleveg inntil 4 km frå skulen skal vere satsingsområde.

Alle krinsar i kommunen har vore med i kartlegginga av den fysiske delen av planen, tiltaksdelen.

Vindafjord kommune er blitt trafikksikker kommune. I dette ligg det politisk forankring og involverer så godt som alle kommunen sine ledd. Å vere trafikksikker kommune omfattar meir enn fysiske tiltak.

Å vere sertifisert som ein «Trafikksikker kommune», innebere ingen garanti for fråvær av trafikkulykker, men godkjenninga er eit kvalitetsstempel for godt, målmedvite og heilskapleg arbeid med trafikksikringsarbeid.

Trafikksikringsplanen er utarbeidd av tverrfagleg arbeidsgruppe for trafikksikringssaker. Med i arbeidsgruppa er representantar frå skule, helse, plan og teknisk innanfor eigen organisasjon. Politiet, Statens vegvesen og Rogaland fylkeskommune har deltaking i arbeidsgruppa.

2. Innleiing

Visjonen om null drepne og hardt skadde ligg til grunn for trafikksikringsarbeidet i Noreg. Sidan 2010 er det sett etappemål for arbeidet med nullvisjonen, og i NTP 2022–2033 heiter det: «Innen 2030 skal det maksimalt være 350 drepte og hardt skadde i vegtrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i vegtrafikken i 2050.»

Trafikksikringsarbeid handlar om å redusere risikoen for skadar og ulykker blant alle trafikantgrupper alle aldrar. Trafikksikringsplanen vår skal vareta dei viktigaste prioriteringane for å auke trafiktryggleiken i kommunen, og arbeidet vårt skal vere eit bidrag for å nå dei nasjonale måla.

Kommunen har fleire roller og oppgåver som inneber at ein direkte eller indirekte har mange partar som kan medverke til å betre trafiktryggleiken, til dømes

- planmyndigheit
- skule- og barnehageeigar
- arbeidsgivar
- transportkjøpar
- folkehelseaktør (ved å førebyggje sjukdom og skade hos innbyggjarane)
- vegeigar

Trafikktryggingsarbeidet i kommunen omfattar alle desse områda.

Etter folkehelselova og plan- og bygningslova har kommunen eit generelt ansvar for å førebyggje skadar og ulykker.

Kommunen har ansvar for investeringar, drift og vedlikehald av det kommunale vegnettet. Som vegeigar har kommunen eit spesifikt ansvar for trafiktryggingstiltak på kommunale vegar i samsvar med veglova. Trafikktryggingsplanen for Vindafjord kommune 2025 - 2035 vil danne grunnlaget for å vidareføre trafiktryggingsarbeidet i kommunen.

1.1 Historikk

Denne planen er nr. 2 i rekkja av trafiktryggingsplanar for Vindafjord kommune. Den førre planen gjekk ut i 2018. Planane har vore eit styringsverktøy for eit målretta trafiktryggingsarbeid i kommunen, og dette arbeidet blir vidareført og styrkt med denne planen.

1.2 Kvifor trafikksikringsplan

- Gir betre kunnskap og oversikt over trafikutfordringane i kommunen.
- Større grad av innbyggjarmedverknad.
- Viktig for innbyggjarane med trygge vegar (bu-attraktivitet).
- Føresetnad for å kunne søke trafikksikringsmidlar frå fylkeskommunen.
- Statens vegvesen og fylkeskommunen nyttar trafikksikringsplanen når dei skal prioritere tiltak langs europaveg og fylkesveg.
- For å kunne ha status som «Trafikksikker kommune».
- Viktig for folkehelse.

1.3 Organisering av trafikksikringsarbeidet i Vindafjord kommune

Det er tidlegare oppretta ei arbeidsgruppe for trafikksikring som har som oppgåve å:

- Årleg gi innspel til politisk sak om kva tiltak som skal prioriterast i søknad om trafikksikringsmidlar.
- Gi innspel til rullering av tiltaksdel av trafikksikringsplanen.
- Gjere opp status for dei tiltaka som vert gjennomført.
- Gjennomgå og analysere datagrunnlaget for å vurdere effekten av gjennomførte tiltak.
- Vurdere behov for omprioritering og behov for nye tiltak.

Eining Kommunaltekniske tenester har ansvar for å kalle inn samarbeidsgruppa når det er aktuelt.

Gruppa skal vera samansett av representantar frå:

- Politiet
- Helse
- Skule/barnehage
- Planavdelinga (eining Areal og forvaltning)
- Statens vegvesen og Rogaland fylkeskommune
- Eining Kommunaltekniske tenester

1.4 Samarbeidsparterar

Viktigaste eksterne samarbeidspartnarar er:

- Trygg trafikk med faglege råd
- Politiet med faglege råd
- Statens vegvesen med faglege råd og tiltak på E134
- Fylkeskommunen tiltak på fylkesvegar og via prioriteringar i handlingsprogram og tildelingar av økonomiske midlar til mindre tiltak via FTU – fylkeskommunen sitt trafikktryggingsutval

3. Overordna føringar

For å sikre ein raud tråd i arbeidet frå nasjonalt til lokalt nivå er det lagt vekt på desse styringsdokumenta:

- FNs berekraftsmål
- Meld. St. 40 (2015–2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering
- Nasjonal transportplan (NTP)
- Barnas transportplan
- Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022–2025
- Samferdselsstrategi for Rogaland 2022-2033
- Handlingsplan for trafikktryggleik 2024-2027- Rogaland
- Innspel til handlingsprogram for samferdsel for Rogaland fylkeskommune 2023- 2026 frå Vindafjord kommune
- Kommunale planar

2.1 FNs berekraftsmål

FNs berekraftsmål er den felles arbeidsplanen for heile verda som skal bidra til å utrydde fattigdom, motverke ulikskap og stoppe klimaendringane innan 2030.

Dei mest relevante punkta for det kommunale trafikktryggingsarbeidet i samband med berekraftsmålaer:

- Mål 3 God helse:
 - Delmål 3.6) Innan 2030 halvere talet på dødsfall og skadar i verda som skriv seg frå trafikkulykker
- Mål 4 God utdanning:
 - Delmål 4.7) Innan 2030 sikre at alle elevar og studentar tileignar seg den kompetansen som er nødvendig for å fremje berekraftig utvikling [...]
- Mål 11 Berekraftige byar og samfunn:
 - Delmål 11.2) Innan 2030 sørgje for at alle har tilgang til trygge, tilgjengelege og berekraftige transportsystem til ein overkomeleg pris og betre tryggleiken på vegane [...] med særleg vekt på behova til [...] barn
- Mål 17 Samarbeid for å nå måla
 - Stimulere til og fremje velfungerande partnarskap i det offentlege, mellom det offentlege og det private og i det sivile samfunnet [...].

2.2 Meld. St. 40 (2015–2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering

Regjeringa legg til grunn at Noreg er verdslende innanfor trafikktryggleik på veg som følgje av målretta, tverrsektoriell, kunnskapsbasert og langsiktig innsats. Trafikkulykker utgjer likevel eit betydeleg samfunnsproblem, og omfanget av tapte liv er uakseptabelt. Trafikktryggleik må derfor framleis ha høg prioritet, med nullvisjonen som eit av hovudmåla for transportpolitikken.

I stortingsmeldinga presenterer regjeringa seks satsingsområde, og forankring av det tverrsektorielle trafikktryggingsarbeidet på overordna nivå er eitt av desse.

Generelt vil regjeringa vidareføre ei brei tilnærming i trafikktryggingsarbeidet, ein målretta innsats mot dei alvorlegaste ulykkestypene og ein målretta innsats overfor risikogrupper. Det trafikantretta trafikktryggingsarbeidet skal vektleggjast.

2.3 Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033

Det overordna målet for Nasjonal transportplan 2022–2033 er eit «effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050».

Nullvisjonen, visjonen om null drepne og hardt skadde i norske vegtrafikkulykker, er ein av dei fem likestilte handlingsstrategiane i Nasjonal transportplan, og denne ligg til grunn for trafikktryggingsarbeidet i Noreg.

Etappemål fram til 2030 er maksimalt 350 hardt skadde og drepne i vegtrafikkulykker, av desse maksimalt 50 drepne. Samtidig er null drepne i vegtrafikken innan 2050 eit mål.

I Nasjonal transportplan 2022–2033 har regjeringa lagt vekt på å utvikle eit godt transportsystem som gir friheiter og moglegheiter for alle, aukar livskvaliteten, bidreg til verdiskaping, beskyttar og reddar liv og medverkar til betre helse, miljø og klima.

2.3.1 Barnas transportplan

Barn og unge er både dagens og morgondagens trafikantar. Eit godt transportsystem skal vere trafikksikkert og tilpassa alle, og det skal la barn og unge leve eit aktivt liv i bygd og by. God trafikk- og arealplanlegging tek omsyn til dei yngste og deira behov. Barn og unge er sårbare, og målretta tiltak er påkravd for at dei skal kunne ferdast trygt i trafikken.

Regjeringa vil (utdrag frå Barnas transportplan)

- gi barn gode moglegheiter til å vere aktive og sjølvstendige trafikantar
- ta omsyn til barn og unges behov i areal- og transportplanlegginga
- prioritere ei ramme på 500 millionar kroner i første seksårsperiode til tiltak som betrar trafikktryggleiken for barn og unge, mellom anna etablere ei tilskotsordning for å stimulere til lokalt arbeid for trygge skuleveggar og nærmiljø
- jobbe for nullvisjonen, det vil seie at ingen skal bli hardt skadde eller drepne i trafikken

2.4 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei (2022–2025)

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022–2025 er utarbeidd av Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunane og åtte storbykommunar.

I tillegg har ei rekkje andre aktørar levert innspel til planen.

Planen byggjer på Meld. St. 20 (2020–2021) Nasjonal transportplan 2022–2033 (NTP) og Meld. St. 40 (2015–2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering. Ambisjonsnivå og prioriteringar i tiltaksplanen er i samsvar med Statens vegvesens handlingsprogram 2018–2023 (2029), Strategiplan for polititjeneste på veg 2016–2019, Trygg Trafikks strategi 2018–2025, dei fylkeskommunale planane for prioritering innanfor trafikktryggingsarbeidet og trafikktryggingsplanane til dei åtte storbykommunane.

Formålet med tiltaksplanen er å presentere eit omforeint og breitt spekter av fagleg forankra tiltak, i tillegg til å styrkje samarbeidet mellom dei sentrale trafikktryggingsaktørane. Tiltaka i planen skal sikre at vi har stø kurs mot etappemålet i NTP.

2.5 Regional føringar

2.5.1 Samferdselsstrategi for Rogaland 2022-2033

Samferdselsstrategien er nå under revisjon, men i gjeldande strategi er trafikktryggleik ei av hovudsatsingsområda.

- Trafikksikker transport for alle

Under dei ulike strategiane er det særskilt desse som omtalar trafikktryggleik:

Strategi for drift, vedlikehold og investering på fylkesvegnettet:

- *Alle tiltak og prosjekt skal som hovedregel bidra til økt trafikksikkerhet. Investering, drift- og vedlikehold og teknologisk utvikling skal i størst mulig grad bidra til å redusere antall varig skadde og drepte.*
- *Fylkeskommunens arbeid med trafikksikkerhet skal inkludere både fysiske tiltak og holdningsskapende arbeid/opplæringstiltak, gjerne i samarbeid med andre aktører*

Strategi for endret reisemiddelfordeling

Generelt:

- *Tiltak for gående og syklende skal bidra til at flest mulig går. For å oppnå dette skal fylkeskommunen prioritere tiltak som gir økt trafikksikkerhet, bedre tilkobling til kollektivtilbud og bedre skoleveg.*
- *Utforming av omgivelser som er attraktive for myke trafikanter skal vektlegges, i nært samarbeid med andre aktører.*
- *Fylkeskommunen skal være en pådriver og støttespiller for kommunene i arbeidet med økt andel sykkel og gange.*

- Fylkeskommunen vil være en regional pådriver som kan koordinere satsing og utbygging av gang- og sykkelveier på tvers av kommunene.

Mindre byer og tettsteder:

- Fylkeskommunen planlegger for moderat bruk av personbil, tiltak for å redusere biltrafikken kan gjennomføres i sentrumsområder.

Distrikt:

- Persontransport baseres i stor grad på bilbruk.
- Fylkeskommunen legger til rette for sykkel og gange der det er behov på grunn av trafikksikkerhet, i tilknytning til skole eller andre målpunkt som er viktige for barn og unge.
- Skoleskyss er det viktigste kollektivtilbudet. Utover dette prioriteres regionale kollektivruter som knytter sammen distrikter, tettsteder og byområder. Det arbeides for best mulig korrespondanse for overganger til langdistansetilbud.
- Bestillingsordninger er et alternativ i områder der kundegrunnlaget ikke er stort nok til å opprettholde ordinær rutetrafikk og kan opprettes som en erstatning for faste ruter. Dette forutsetter gode og kostnadseffektive driftsløsninger.

2.5.2 Handlingsplan for trafikktryggleik 2024-2027- Rogaland

Når ny samferdselsstrategi er utarbeida skal også handlingsplanen reviderast. Gjeldande handlingsplan har fire hovedsatsingsområder.

- Møte- og utforkjøringsulykker utenfor tettbygde strøk
- Myke trafikanter i byområder og tettsteder
- Trafikksikker atferd
- Tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid

I tilhørende handlingprogram blei nokre av kommunen sine innspel tatt med vidare og nokre av desse er også bygd.

2.5.2.1 Innspel til handlingsprogram for samferdsel for Rogaland fylkeskommune 2023- 2026 frå Vindafjord kommune

Kommunestyret ga følgjande innspel til handlingsprogrammet for samferdsel:

KS- 020/22 Vedtak:

Vindafjord kommune gir følgjande innspel til handlingsprogram for samferdsel i Rogaland 2023 – 2026, i prioritert rekkefølge:

1. Utbetring av Fv 4736, Vikvegen, frå Isvik til Vikebygd, inklusiv Svendsbø bru og GS-veg frå Vossasvingen til butikken i Vikebygd.
2. Utbetring av Fv 4738, Haraldseidvågen
3. Utbetring av Fv 46, Saudavegen, mellom Sandeid og Vikedal, inklusiv brua over Vikedalselva,
4. Utbetring av Fv 46, Saudavegen, mellom Skipavåg og Iglatjørn
5. Miljøgate i Ølen sentrum, del av Dreganesvegen, Fv 4760
6. GS-veg frå Lærdal til Økland, Fv 514, Sandeidvegen
7. GS-veg frå Knapphus til Kårhus i Vats, Fv 46, Saudavegen

Vindafjord kommune ber om at Rogaland fylkeskommune, via Kolumbus, koordinerer ruteplanlegginga slik at det blir korrespondanse mellom buss og hurtigbåtar og ferjer i Sunnhordlandsbassenget og buss og hurtigbåt i Ryfylkebassenget.

Vindafjord kommune ber og om at det ved utbetningsprosjekt på fylkesvegane blir vurdert å gjere tiltak som er tatt med på kommunen sin siste politiske vedtatte tiltaksdel til trafikksikringsplan. Dette kan praktisk gjerast ved at fylkeskommunen har ein representant i kommunen si tverrfaglege trafikksikringsgruppe.

Fleire av desse kom ikkje inn i fylket sitt handlingsprogram og er også viktige føringar inn i arbeidet med denne planen og prioriteringane i denne.

2.6 Kommunale planar

Rulleringa av trafikksikringsplanen er forankra gjennom vedtak av Vindafjord kommune sin planstrategi. Der står det at trafikksikringsplanen skal rullerast i løpet av 2025

I gjeldande kommuneplan er det tre sektorovergripande tema

- Klima og miljø
- Samfunnstryggleik
- Folkehelse

Og vidare tre prioriterte satsingsområde:

- Berekraftig kommune,
- Attraktive lokalsamfunn,
- Framtidsretta tenester; gode liv og livslang læring

Viktig mål og strategiar frå kommuneplanen sine sektorovergripande tema og satsingsområde som er viktig for trafikksikringsplanen er løfta fram under :

Samfunnstryggleik

- Mål: Utvikla trygge og robuste lokalsamfunn
- Strategi:
 - Sikra kritisk infrastruktur; drikkevatn, straum, veg, kaiar, hamneinfrastruktur og digital infrastruktur
 -

Berekraftig kommune:

- Mål: Minska miljøbelastninga frå transportsektor - meir miljøvennleg transport
- Strategi:

- Minska talet på personbiltransportar og få større del av den samla transporten over på sykkel, gange og kollektiv
 - Arealstrategi: Legga til rette for eit samanhengande vegnett for mjuke trafikantar

Attraktive lokalsamfunn og folkehelse:

- Mål: Ha trygge vegar, gode kollektivtilbod og god digital kommunikasjon.
- Strategiar:
 - Prioritera trafikksikring for mjuke trafikantar i ein avstand på 4 km frå skule og sentrum
 - Vera pådrivar for offentleg vegutbygging; E134, Fv 46 og andre fylkesvegar, og pådrivar for bygging av høg fartstog mellom Vestlandet og Austlandet over Haukeli.
 - Fremma gode bumiljø og sentrumsområde og legga til rette for møteplassar, uterom, leikeplassar og gangvegar/snarvegar.
 - Arealstrategi: Ha eit tilbod om spreidd busetnad der det er naudsynt ut frå busettingsomsyn og som alternativ til bustadfelt for å vera buattraktive.

Kommunen skal overordna jobbe for at alle skal vere Trygg på veg i Vindafjord! Ha trygge vegar, gode kollektivtilbod og god digital kommunikasjon.

2.7 Folkehelse og trafikktryggleik

Trass i ein markant reduksjon i talet på alvorlege trafikkulykker sidan 1970 blir trafikkulykker vurderte som eit betydeleg folkehelseproblem. Spesielt for unge utgjør trafikkulykker ei viktig årsak til tidleg død, helsetap og redusert livskvalitet.

I tråd med Meld. St. 19 (2014–2015) Folkehelsemeldingen: Mestring og muligheter vil regjeringa forsterke det tverrsektorielle samarbeidet for å førebyggje ulykker. Det er viktig at kommunen integrerer det ulykkesførebyggjande arbeidet generelt, og trafikktryggingsarbeidet spesielt, i folkehelsearbeidet sitt.

Etter folkehelselova § 4 skal kommunen bidra til å førebyggje skade og liding innanfor dei oppgåvene og med dei verkemidla kommunen er tildelt.

2.8 Trafikksikker kommune

Trafikksikker kommune er eit organisatorisk trafikktryggingstiltak og ei nasjonal godkjenningssordning i regi av Trygg Trafikk. For å bli godkjend som trafikksikker kommune skal kommunen ha innarbeidd rutinar og system for å kvalitetssikre trafikktryggingsarbeidet i heile verksemda.

Vindafjord kommune blei godkjend som «Trafikksikker kommune» 5. desember 2022.

«Trafikksikker kommune» er eit verktøy for å arbeide systematisk for trafikktryggleik og tryggare lokalmiljø. Kommunen er sentral i dette arbeidet, både som eigar av vegar, arbeidsgjevar, kjøpar av transporttenester og som ansvarleg for innbyggjarane si helse og trivsel. For å lukkast må alle einingane i kommunen ta del i trafikktryggingsoppgåva og å ta ansvar for sin del av heilskapen. Politiske og administrative leiarar må gi «Trafikksikker kommune» forankring.

Kriteria som er sette av Trygg trafikk:

- Kommunen har forankra ansvaret for trafikktryggleiksarbeidet hos ordføraren og rådmannen. Den enkelte etatsleiaren kan ha delansvar.
- Kommunen har eit utval som har ansvar for trafikktryggleik.
- Kommunen har innarbeidd trafikktryggleik i HMS-/internkontrollsystemet sitt.

- Det inneheld reglar for reiser og transport i regi av kommunen og reglar ved kjøp av transporttenester.
- Trafikktryggleik er eit årleg tema i arbeidsmiljøutvalet (AMU) til kommunen.
- Kommunen har oppdatert oversikt over trafikkulykker og trafikkuhell (materiellskadar) i kommunen.
- Trafikktryggleik er ein del av folkehelsearbeidet til kommunen.
- Kommunen har ein trafikktryggleiksplan. Planen har rullerings- og rapporteringsrutinar. Inkludert i planen er både trafikantretta og fysiske tiltak.
- Kommunen har eit godt system for å behandle søknader om skyss på grunn av særleg farleg skuleveg.
- Kommunen har oppfylt kriteria for den enkelte sektoren.

Kriteria ovanfor er i utgangspunktet for kommunen si øvre leiing, ordførar og rådmann. Dei punktvisse kriteria skal først vidare nedover i kommunen sin administrasjon, teknisk eining, barnehage, skule, helse og omsorg osv. Det er sett krav til skriftleg dokumentasjon av rutinar og retningslinjer for trafikksikringsarbeidet. På nettsida www.trafikksikkerkommune.no finn ein meir informasjon om kriteria og fleire gode eksempel.

Godkjenninga gjeld i tre år, og kommunen må derfor bli godkjend på nytt i 2026.

4. Vindafjord kommune i trafikksikringsperspektiv

3.1 Geografi og storleik

Vindafjord er den nordlegaste kommunen i Rogaland fylke. Kommunesenteret Ølen ligg ca. 50 km frå Haugesund.

Kommunen er 621 km² stor og har 9 bygder; Bjoa, Imsland, Sandeid, Skjold, Vats, Vikebygd, Vikedal, Ølen og Ølensvåg. Ølen er kommunesenter. Vindafjord hadde 9 069 innbyggjarar per. 4. kvartal 2024.

3.2 Skular og arnehagar i Vindafjord:

Det har vore barneskular i alle bygdene fram til 2025, og ungdomsskular i 3 bygder (Ølen, Skjold og Vikedal). Det er barnehagar i alle bygdene. Det er i alt 6 kommunale og 3 private barnehagar.

Frå 2025/26 blir Bjoa og Imsland skule lagt ned.

Skule	Elevtal 2025/26
Skjold	305
Ølen	302
<i>Imsland</i>	20
Vikedal	156 (176 med Imsland)
Vik	29
Vats	98
<i>Bjoa</i>	20
Vågen	91 (111 med Bjoa)
Sandeid	106
Vindafjord	1126

Det er 2 vidaregåande skular i kommunen; Ølen vgs med omlag 300 elevar og Lundeneset vgs som ligg i Ølensvåg og er ein internatskule med omlag 190 elevar.

3.3 Skuleskyss

Grunnskuleelevar får skuleskyss ut frå 3 kriterium:

1) På grunn av avstand frå heim til skule

- 1. klassetrinn når avstanden er lengre enn 2 km
- 2. til 10. klassetrinn når avstanden er lengre enn 4 km

2) På grunn av farleg skuleveg utan krav til avstand, men på grunn av trafikkmengde og fart i høve til den fysiske utforminga av vegen.

Også der avstanden gir automatisk grunnlaget for fri skyss, kan eit få tilleggsskyss med for eksempel drosje (supplerande skuleskyss). I dei tilfella det er farleg å ferdast mellom heim og busstopp:

- Farleg kryssing av veg
- Farleg veg mellom heim og buss-stopp

3) På grunn av eleven si evne til å ferdast i trafikken ut frå fysiske eller andre forhold.

3.4 Vegnettet i Vindafjord

E134 er hovudåra for trafikken mellom Haugalandet og Austlandet.

Fylkesveg 46, som går mellom Knapphus og Suldal, er ein viktig veg som knyter Sauda og Suldal til Haugalandet. Dette var riksveg fram til 2010, då det var ei stor overføring av riksvegar frå Staten til fylkeskommunane i heile landet. Også fylkesvegen mellom Ølen og Sandeid og frå Ølensvåg til Utbjoa ferjekai var riksvegar før 2010.

Det er mange fylkesvegar i Vindafjord kommune. I tillegg kjem kommunale vegar og private vegar.

Ølen er eit trafikknutepunkt for bussruter til Sauda, Haugesund, Odda og Oslo.

Vegeigar	Lengde køyreveg
Staten (E134)	34 km
Fylkeskommunen	175 km
Kommunen	100 km

Når Rogfast er ferdig og det blir landfast mellom Stavanger og Haugalandet, må ein vente trafikkauke på E 134.

Størstedelen av E134 gjennom Vindafjord kommune har ikkje standard som er tilpassa den trafikkmengda vegen har.

Kommunedelplan for ny E134 Solheim-Bakka vart vedteken i kommunestyret 20.10.15. I denne planen vert m.a. europavegen lagt utanom Knapphus (gjennom Vatnedalen) og utanom Ølensvåg og Ølen (lengre sør). Deler av prosjektet er med i Nasjonal transportplan. Mindre strekningsvise utbetringar er aktuelle.

Både E134 og FV 46 er sentrale vegar til større hytteområde på fjellet. E134 til Seljestad, Vågsli og Haukeli og FV 46 til Sauda, Svandalen og Gullingen. Dette syner seg ved ein markant trafikkauke på desse vegane særleg fredag ettermiddag/kveld, men og søndag ettermiddag/kveld.

Auke i trafikkmengd frå 2018 til 2023 på E 134 og fylkesvegane kjem fram at data frå vegkart som er vist her. Trafikkmengd blir oppgitt som årstdøgnstrafikk, ÅDT.



Trafikkmengd henta frå vegkart 2023



Trafikkmengde henta frå vegkart hausten 2018

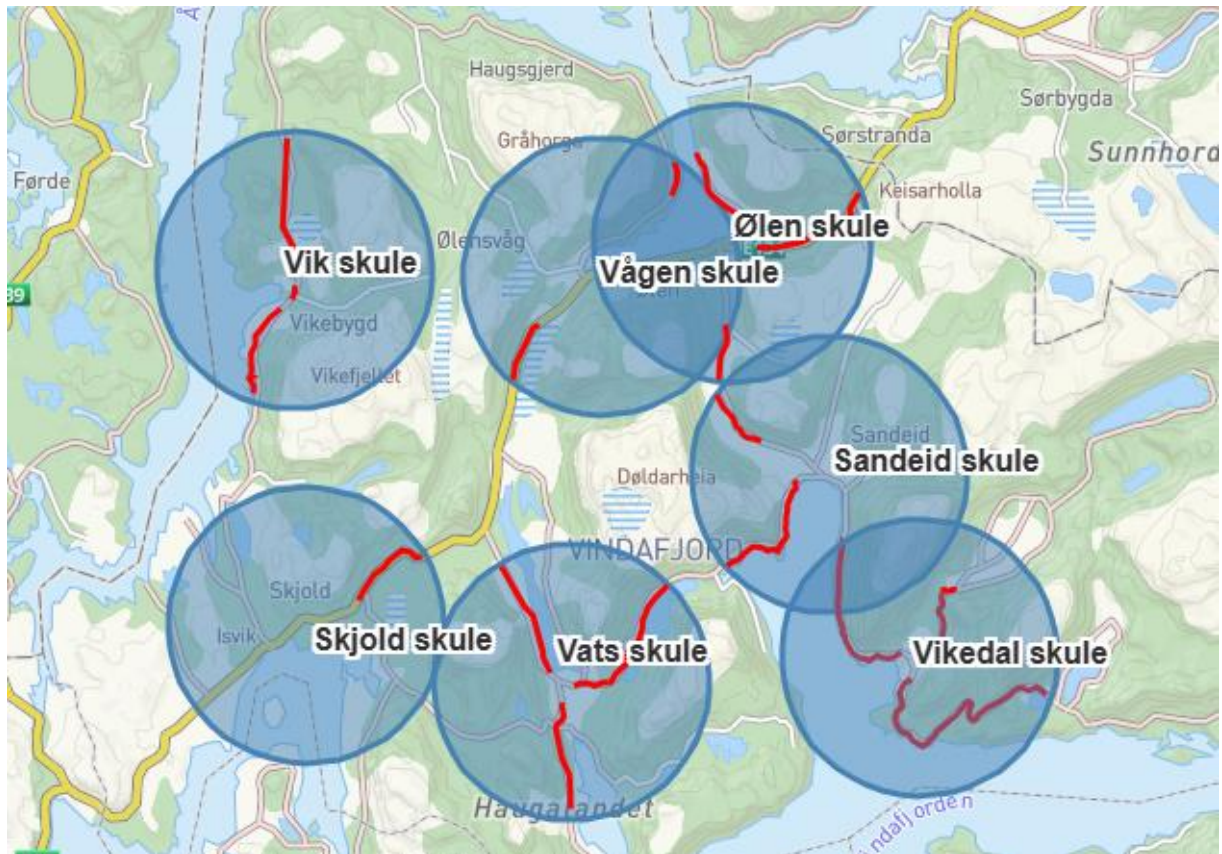
Endringar i trafikkmengd frå 2018 vil ein sjå at er størst på desse strekka:

- E 134, frå grense Tysvær til Knapphus har auka frå over 5000 til over 6000
- E 134, frå Ølen til grense Etne har auka frå 3000-4000 til 4000-5000-
- Sandeidvegen har auka frå 1000-2000 til 2000-3000

Intervalla er relativt store. Ikkje alle verdiar baserer seg på trafikktejing direkte.

3.5 Gang- og sykkelveg og fortau

Kartet under viser teoretisk avstand på 4 km frå kvar skule. Raud strek viser kor det manglar tilfredsstillande gang- og sykkelveg eller fortau langs E 134 og fylkesvegane med mest trafikk.



I høve til gang- og sykkelveg kan ein skilje mellom **tre hovudkategoriar**:

- Gang- og sykkelveg mellom grunnskule og heim i avstand 4 km. Dette er vegar som er viktige for folkehelse, men også kommuneøkonomien ved sparte midlar til skuleskyss, i tillegg til auka trafikktryggleik heile tida.
- Gang- og sykkelveg der arbeidsreiser er inntil om lag 10 km og aktuell som sykkelavstand for mange. I denne gruppa kan ein også tenke veg mellom heim og idrettsanlegg, kulturanlegg og liknande og mellom heim og vidaregåande skule. Dette er viktig for folkehelsa til innbyggjarane, og kan vere viktig i høve til butrivsel i tillegg til trafikktryggleik.

Aktuelle strekningar i denne kategorien er mellom Vats/Kårhus og Knapphus, mellom Skjold og Knapphus, mellom Sandeid og Ølen og mellom Vikedal og Sandeid. Vindafjordhallen kan gjere strekningen mellom Sandeid og Kårhus aktuell. På alle desse strekningane manglar det gang- og sykkelveg heile eller på deler av strekket.

- Gjennomgåande gang- og sykkelveg-trase langs hovudvegane gjennom kommunen vil vere viktig for folkehelse og for turisme. Også for innbyggjarar som pendlar ut av kommunen kan sykkel bli eit transporttilbod. I tillegg vil det i dei lokale områda langs rutene gi auka butrivsel.

Det er store deler av hovudvegnettet gjennom Vindafjord kommune som manglar gang- og sykkelveg. Særleg kan nemnast strekket frå Ersland til Hodnafjellet, der det ikkje er langt til gang og sykkelveg i Våg, strekket mellom Aurlandsvegen og Frønsdalsvegen. Frå Ølen til Etne er det etablert alternativ gang og sykkelveg. I tillegg kjem strekningen mellom Solheimsvegen og Knapphus.

5. Ulykkessituasjonen/-utviklinga i Vindafjord

kommune

Ulykker og skadar i trafikken fører til store lidingar for dei som blir råka, og er svært kostbare for samfunnet. Helse- og omsorgstenestene i kommunane må ta store delar av rekninga. Derfor lønner det seg å førebyggje.

Dei nasjonale tala på omkomne i vegtrafikkulykker går nedover. Talet på hardt skadde har derimot ikkje hatt like stor nedgang. Dei siste åra før 2021 låg talet på omkomne og hardt skadde i vegtrafikkulykker i Noreg på rundt 700 årleg. Av desse omkom om lag 100 personar. Dei nasjonale måla er å redusere dette talet til maksimalt 350 innan 2030, altså ei halvering av nivået i dag, i tråd med etappemåla mot nullvisjonen.

Ein rapport utgitt av Trygg Trafikk viser at dekningsgraden for registrering av svært alvorlege og alvorlege ulykker berre er 37 prosent, og for lettare skadegradar berre 15 prosent. Derfor er det grunn til å tru at dei reelle tala er mykje høgare.

Mange mindre skadar på vegane kjem ikkje fram i den offisielle ulykkesstatistikken fordi dei ikkje blir rapporterte til politiet. Dette gjeld spesielt eineulykker med mjuke trafikantar.

Ulykkesstatestikk for Vindafjord er vist i tabell:

År	Drept	Hardt skadd	Lettere skadd	Sum
2023	0	1	12	13
2022	1	2	8	11
2021	0	2	12	14
2020	1	0	7	8
2019	1	3	14	18
2018	0	1	9	10
2017	2	2	9	13
2016	3	3	6	12
2015	1	0	17	18
2014	0	3	13	16
2013	2	1	20	23
2012	0	1	14	15
2011	0	5	31	36
2010	1	2	17	20
2009	0	0	17	17
Sum	12	26	206	244

4.1 Trafikktryggingsutfordringar i kommunen

Den aller største utfordringa i Vindafjord kommune er gjennomgangstrafikken på E 134 og til dels Saudavegen.

4.2 Politirapporterte ulykker

Dei politirapporterte ulykkene i Vindafjord viser at ulykker skjer på alle vegar over heile året og døgnet utan nokon klar tendens. Førarfeil er årsak til ulykkene i dei aller fleste tilfella.

Størstedelen av ulykkene skjer på E-134 og dei tidlegare riksvegane. Gjennomgangstrafikken kan difor ha tyding.

Politiet målrettar sin innsats der skadepotensiale er størst.

6. Visjon, mål og strategi

5.1 Visjon

Visjonen om null drepne og hardt skadde ligg til grunn for trafikktryggingsarbeidet i Noreg. Sidan 2010 er det sett etappemål for arbeidet med nullvisjonen, og i NTP 2022–2033 heiter det:
«Innen 2030 skal det maksimalt være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050.»

5.2 Satsingsområde

Med utgangspunkt i kap 2 om overordna føringar for planen legg planen fram følgjande innsatsområde:

Innsatsområde 1, sikker skuleveg:

Mål:

Ha trygge vegar, gode kollektivtilbod og god digital kommunikasjon. Auka tryggleik for mjuke trafikantar slik at fleire går eller sykklar

Hovudstrategi:

Prioritera trafikkisikring for mjuke trafikantar i ein avstand på 4 km frå skule og sentrum.

Innsatsområde 2, trafikantåtferd:

Mål:

- Utvikla trygge og robuste lokalsamfunn
- Ha trygge vegar, gode kollektivtilbod og god digital kommunikasjon.
- Prioritera førebyggjande og haldningsskapande arbeid

Korleis skal me nå måla?

Helse/folkehelse

- Førebygge at nye farlege/vanskelege trafikkpunkt oppstår når kommunen planlegg for ny utbygging.
- Målretta informasjon til vaksne trafikantar om å vere ansvarlege trafikantar og gode førebilete for kvarandre, born og unge.

Vaksne trafikantar

Dei vaksne møter vi i andre roller enn born og unge:

- føresette
- yrkessjåførar
- bilistar i alle aldrar

Vaksne har ei sentral rolle som førebilete, og det er vaksne som skal drive opplæringa av dei yngre trafikantane.

Kommunen som arbeids- og oppdragsgjevar til trafikantar

Mange vaksne innbyggjarar er tilsette i Vindafjord kommune. Ein god del av desse brukar bil i si teneste. Kommunen kan nå mange sjåførar på denne måten

- krav om sikringstiltak i samband med innkjøp av kommunale bilar og transport
- bruk av alkoholås i køyretøy som fraktar born på vegne av kommunen
- oppfriskingskurs for tilsette i kommunen
- rutiner for risikovurdering med omsyn til trygg ferdsle i trafikken

Innsatsområde 3 , mjuke trafikantar i tettstader og grendesenter gjennom arealplanlegging og utbygging

Mål:

- Minska miljøbelastninga frå transportsektor - meir miljøvennleg transport
- Trafikksikring skal prioriterast i all arealplanlegging og byggeprosjekt og løysingar for mjuke trafikantar i alle tettstadar og grendesenter.

Strategi:

- Minska talet på personbiltransportar og få større del av den samla transporten over på sykkel, gange og kollektiv
- Arealstrategi: Legga til rette for eit samanhengande vegnett for mjuke trafikantar

Korleis skal me nå måla?

- Jobbe for miljøprioritert gjennomkøyrings (mpg) løysingar i tettstadar
- Sikker skuleveg skal vektleggjast ved plassering og utbygging av bustadfelt.
- Sikra gode og presise rekkjefølgjekrav, og at krava vert utført av utbyggjar.
- Utarbeide TS-sjekkliste for arealplanar.
- Utarbeide TS-sjekkliste for byggeprosjekt.
- Arbeida for at kommunen som vegeigar oppfyller ein tilstrekkeleg drifts- og vedlikehaldsstandard.
- Styrka arbeidet med å anlegga snarvegar i terreng.

Kommunen har etter plan- og bygningslova §12-1 plikt til å få utarbeida reguleringsplan for område der det skal gjennomførast større bygge- og anleggsarbeid.

I kommuneplanen sin arealdel bør eit setje av areal slik at det er plass til utviding av vegar og bygging av gang- og sykkelvegar.

For framtidig utbygging som vil skape nye transportvegar og endra trafikkmønster skal trafikksikring og behov for gangvegar/fortau og andre fysiske tiltak vurderast. Vindafjord kommune kan sette vilkår for godkjenning at trafikk- og tilkomsttilhøva er løyst tilfredsstillande – og sjå til at tiltaka vert gjennomført/opparbeida saman med utbygginga. Reguleringsplanar gjev og heimel til ekspropriasjon av naudsynt grunn til trafikkføremål.

På sikt bør ein opprette eit samanhengande gangvegnett frå bustadområda mot skulane. Gangvegnettet må vurderast særskilt ved etablering av nye bustadområde. Meninga er at borna skal kunne gå til/frå skule og fritidsaktivitetar utan å risikere trafikkfarlege situasjonar. Ein må sjå særskilt på dei plassane der borna må krysse bilveg. Val av tiltak må leggje vekt på tryggleiken, sikt, behov for lys og fartsnivået til bilane.

Innsatsområde 4, redusere tal ulykker :

Mål:

- Visjon om null drepne og hardt skadde. Redusere alle typar ulykker og skadar i vegtrafikken i kommunen og for innbyggjarane.
- Utvikla trygge og robuste lokalsamfunn.
- Ha trygge vegar, gode kollektivtilbod og god digital kommunikasjon.

Strategiar:

- Påverke innbyggjarane i kommunen til å ferdast med minst mogleg risiko for skade og død overalt i vegtrafikken
- Jobbe systematisk med trafikktryggleik innanfor alle sektorar i kommunen
- Ha gode system og rutinar for trafikktryggingsarbeid med konkrete tiltak og evalueringar
- Gjennomføre tiltak knytte til fysiske inngrep, organisasjon, haldningar og åtferd

Korleis skal me nå måla?

Vegeigar

- Farlege kryss/strekningar som vert oppfatta som utrygge og er utsette for ulykker og uhell skal utbetrast.
- Fartsgrense 30 km/t i alle bustadfelt/område og ikkje høgare enn 60 km/t på skuleveg.
- Fortau / gangveg / turveg med lys på strekningane som er skuleveg.
- Gjere tiltak for at det vert god sikt langs vegar og i kryss og avkøyringar.
- Bruke fartshumpar og innsnevringar der det er naudsynt for å redusere farten.

Det finst ei rekke tiltak som kan nyttast for utbetring av vegnettet, offentlege areal og liknande slik at ein oppnår tryggare trafikktilhøve. Mange av desse må ta i bruk nye areal til trafikkløremål, og treng ei avklaring i plan før gjennomføring let seg gjera.

Arbeid med rullering av trafikksikringsplanen starta opp i 2018. I 2019 gjennomførte kommunen ein større medverknadsprosess ut mot innbyggjarar, grendeutval, barnehagar og skuler, FAU med fleire. I denne perioden kom det inn svært mange innspel til fysiske tiltak som alle er lista opp i vedlagte uprioriterte liste med tiltak. Denne lista innheld også tidlegare innspelte tiltak og tiltak som er komen inn etter ei ny innspelsrunde våren 2025.

Trafikksikringsplanen har ein tiltaksdel retta mot fysiske tiltak på vegnettet. Ved behandling av tiltaksdelen av planen vil det prioriterast eit tiltak for kvart innsatsområde. I ny politisk sak til hausten vil det bli utarbeide ein langtids og korttidsprioritering av innspelte tiltak. Utover dette vil tiltaksplanen bli revidert årleg av trafikksikringsgruppa i kommunen.

Nye tiltak vert tatt med på planen, og utførte tiltak går ut. Tiltaksplanen vil ha med mange tiltak som ikkje er prioriterte.

Kommunen prioriterer årleg tiltak som er aktuelle, og også i samband med søknad om trafikksikringsmidlar frå fylkeskommunen og ev andre.

Tiltak langs E 134 vil vere viktige for prioritering innanfor stamvegnettet i Noreg.

7. Trafikantretta tiltak

Framtidsvisjonen for Noreg er eit samfunn med 0 hardt skadde og drepne og trygge trafikantar. For å arbeide mot denne visjonen vert det ikkje nok berre å skape trygge fysiske rammer for trafikken.

Ein må samstundes sjå på trafikantar som skal nytte det kommunikasjonsnettet som er bygd, enten dei er store eller små, sykklar, går eller køyrar, har god tid eller ikkje.

Det er utarbeida nasjonale trafikkreglar som seier ein del om kva som er rett trafikkåtferd i ulike situasjonar, men trafikken er kompleks og vert påverka av mange faktorar ein må handle etter undervegs. Vegtrafikklova uttrykker dette ved at trafikantane skal utvise aktsemd.

Slik som fysiske tiltak kan også trafikantretta tiltak gjennomførast og oppnå effekt på både kort og lang sikt. Ulike kampanjar og intensive kontrollperiodar vil ha god verknad på kort sikt.

Godt resultat på lengre sikt, trengst kontinuerleg oppfølging og oppdatering gjennom heile livet. Det er viktig for det haldningsskapande arbeidet at ein øver inn gode vanar tidleg. Mange grupper vil arbeide systematisk med trafikktryggleik gjennom «trafikkssikker kommune».

Nokre grupper kan falle delvis utanfor:

7.1 Yrkessjåførane

Det er ein stor del av større og tyngre køyretøy på vegnettet i kommunen. Dette gjeld både person- og godstransport.

- Vindafjord kommune bør gjennom ein positiv dialog med dei bedriftene som driv med person- og godstrafikk søke å skape eit trafikkmonster og tilhøve for stopp, av/påstiging og av- og pålesing på ein slik måte at det ikkje vert til fare eller ulempe for resten av trafikkbilete og tek omsyn til dei mjuke trafikantane.
- For tiltak retta mot yrkessjåførar vil Vindafjord kommune vere tilgjengeleg og vere ein pådrivar. Det same gjeld haldningsskapande informasjon retta mot promillekøyrarar, fart og bruk av verneutstyr.

7.2 Eldre bilførarar

Dette er ei trafikkantgruppe som har ynskje om å gjera ting rett, men som kan ha vanskar for å følgje med i utviklinga, samstundes som dei ikkje tek tilstrekkeleg omsyn til den naturlege aldringa. Tiltak retta mot denne målgruppa kan skje gjennom eldrerådet og helsetenesta.

7.3 Unge bilførarar

Når det gjeld dei vidaregåande skulane er opplæring ei fylkeskommunal oppgåve. Elevane i vidaregåande skule er i den aldersgruppa der mange får førarkort og ein finn dei ferskaste bilistane. Deira trafikkåtferd er viktig i høve til førebygging av ulykker der årsaka er «menneskeleg svikt». Tiltak kan vere viktig for å ikkje få trafikkfarlege konkurransar inn i ungdomskulturen.

8. Økonomi

Økonomien er ein viktig faktor for at Vindafjord kommune skal lukkast med sitt trafikktryggleiksarbeid knytt til fysiske tiltak.

Konseptet «trafiksikker kommune» krev meir innsats frå alle ledd i kommuneorganisasjonen.

7.1 Drift og vedlikehald

Ein god del farepunkt kan betrast ved tiltak der kostnadene er små og omfanget lite. Nokre av desse tiltaka kan gjennomførast som ein del av ordinære drift og vedlikehaldsoppgåver på og langs veg dersom det i budsjettsamanheng er gitt rom for det.

- Rydding av siktsonar inngår i ordinære drifts- og vedlikehaldsoppgåver.
- Ved nybygg og inngrep må ein etablere rutinar som sikrar at krav om etablering av siktsoner blir tatt med.

7.2 Stønadsmidlar

Fylkestrafikksikkerheitsutvalet tildeler kvart år midlar til trafikksikringstiltak til fylkesvegar og kommunale vegar etter konkrete søknader. Til tiltak på kommunale vegar vert kommunen sin eigendel 50 % av kostnadane. Midlane vert utbetalt når tiltaka er gjennomførte og revidert rekneskap ligg føre. Kommunen må syte for midlar til kommunen sin eigendel.

Private organisasjonar/stiftingar gir stønad til trafikktryggingstiltak.

7.3 Større tiltak/prosjekt

Større og meir omfattande tiltak kan løysast som eigne tiltak/prosjekt. Arealplanar og tekniske planar må ofte utarbeidast. Med grunnlag i dette kan kostnadsoverslag utarbeidast og kommunen sin del av finansiering innarbeidast i kommunen sine budsjett. Desse tiltaka må sjåast i ein større samanheng og løysast over tid.

For tiltak som gjeld hovudvegane ligg ansvaret til Statens Vegvesen og fylkeskommunen. Vindafjord Kommune kan likevel vurdere problema og vere ein pådrivar for å få dei løyst. Dette får ein høve til via uttale til handlingsplanar og liknande gjeldande fylkesvegar.