



# Herøy kommune

*Et hav av muligheter*

## Temaplan for trafiksikkerhet i Herøy kommune 2025-2028

Politiske behandlinger:

Formannskapet 18.03.25

Kommunestyret xx.xx.xxxx



Illustrasjon: Kunstig intelligens

---

## *Innholdsfortegnelse*

---

1.	Forord .....	s. 1
2.	Sammendrag .....	s. 1
3.	Innledning .....	s. 2
3.1	Organisering av trafiksikkerhetsarbeidet i Herøy kommune .....	s. 3
4.	Overordnede føringer .....	s. 4
4.1	FNs bærekraftsmål .....	s. 4
4.2	Meld. St. 40 (2015-2016) Trafiksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering .....	s. 4
4.3	Meld St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033 .....	s. 5
4.3.1	Barnas transportplan .....	s. 6
4.4	Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei 2022-2025 .....	s. 7
4.5	Regional transportplan (RTP) 2022-2033 .....	s. 7
4.6	Kommuneplanens samfunnsdel 2024-2035 for Herøy kommune .....	s. 8
4.7	Folkehelse og trafiksikkerhet .....	s. 8
4.8	Trafiksikker kommune .....	s. 9
5.	Ulykkesituasjon- og utvikling i Herøy kommune .....	s. 9
5.1	Trafiksikkerhetsutfordringer i kommunen .....	s. 10
5.2	Oversikt over trafikkulykker i Herøy kommune .....	s. 10
6.	Mål og strategi for trafiksikkerhetsarbeidet i Herøy kommune .....	s. 11
6.1	Målsetting .....	s. 11
6.2	Strategi .....	s. 11
7.	Kommunale tiltak .....	s. 12
7.1	Fart .....	s. 13
7.2	Rus .....	s. 13
7.3	Beltebruk og riktig sikring av barn .....	s. 14
7.4	Uoppmerksomhet .....	s. 14
7.5	Ungdom og unge førere .....	s. 15
7.6	Barn (0-14 år) .....	s. 15
7.7	Gående og syklende .....	s. 16
7.8	Møteulykker og utforkjøringsulykker .....	s. 16
7.9	Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse.....	s. 17
7.10	Trafiksikkerhet på sjø .....	s. 17
8.	Økonomi .....	s. 18
9.	Evaluerings og rullering .....	s. 18

---

## 1. Forord

---

Trafikksikkerhet er en av de viktigste prioriteringene for vår kommune. Hver dag ferdes våre barn, unge, voksne og eldre på veiene, og det er vårt ansvar å sørge for at de kan gjøre dette på en trygg og sikker måte. Denne trafikksikkerhetsplanen er et resultat av et omfattende samarbeid mellom kommunens ulike sektorer og innbyggere.

Planen inneholder en rekke tiltak og strategier som skal bidra til å redusere antall trafikkulykker og skape et tryggere trafikkmiljø for alle. Vi har lagt stor vekt forebyggende arbeid, opplæring og informasjon, samt fokus på fysiske tiltak som skal bedre infrastrukturen. Vårt mål er å skape en trafikksikker kommune hvor alle kan ferdes trygt, enten de går, sykler, kjører bil eller bruker offentlig transport.

Vi ønsker å takke alle som har bidratt med innspill og engasjement i arbeidet med denne planen. Sammen kan vi gjøre en forskjell og skape en tryggere hverdag for alle i vår kommune.

Ordfører Elbjørg Larsen



Kommunedirektør Henrik Skovly



---

## 2. Sammendrag

---

Planen tar for seg de nasjonale og regionale forventninger og føringer, i tillegg til å belyse bærekraftperspektivet gjennom FNs bærekraftsmål. Kommunens eget overordnede planverk med kommuneplanens samfunnsdel er også viktig å synliggjøre da denne sier noe om hvordan vi ønsker å tenke trafikksikkerhet i egen kommune.

Dataene som er innhentet om trafikkulykker i Herøy kommune, danner grunnlag for å si at ved siden av enkelte fysiske tiltak, er kanskje den viktigste jobben vi gjør å arbeide med holdningsendrende- og skapende arbeid for å forhindre fremtidige ulykker i trafikken.

Vi har valgt oss ut 10 innsatsområder som vi ønsker å sette et ekstra fokus på, disse fremkommer av kapittel 7 i denne planen, og det er dette kapittelet som utgjør handlingsdelen som eget vedlegg.

---

### 3. Innledning

---

Visjonen om null drepte og hardt skadde ligger til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Siden 2010 er det satt etappemål for arbeidet mot nullvisjonen, og i NTB (Nasjonal transportplan) heter 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».

Trafikksikkerhetsarbeidet handler om å redusere risikoen for skader og ulykker blant alle trafikantgrupper i alle aldre. Vår trafikksikkerhetsplan skal ivareta de viktigste prioriteringene for å øke trafikksikkerheten i kommunen, og vårt arbeid skal være et bidrag for å nå de nasjonale målene. Kommunen har flere roller og oppgaver som innebærer at en direkte eller indirekte har mange muligheter til å bedre trafikksikkerheten, som:

- planmyndighet
- skole- og barnehageeier
- arbeidsgiver
- transportkjøper
- folkehelseaktør (ved å forebygge sykdom og skade hos innbyggerne)
- veieier

Kommunens trafikksikkerhetsarbeid omfatter alle disse områdene.

I henhold til folkehelseloven og plan- og bygningsloven har kommunen et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker. Kommunen har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale veinettet. Som veieier har kommunen et spesielt ansvar for trafikksikkerhetstiltak på kommunale veier iht. veglova.

Denne temaplanen for trafikksikkerhet er den første av sitt slag i Herøy kommune, og målet med planen, med tilhørende handlingsdel, er å implementere gode tiltak og rutiner som setter fokuset på trafikksikkerhet inn i en mer helhetlig tilnærming.



## **drepte og hardt skadde**

**ETIKK** - Ett hvert menneske er unikt og uerstattelig. Vi kan ikke akseptere at et stort antall mennesker blir drept eller hardt skadd i trafikken hvert år.

**VITENSKAPELIGHET** - Menneskets fysiske og mentale forutsetninger er kjent og skal ligge til grunn for utformingen av veisystemet. Kunnskapen om vår begrensede mestringsevne i trafikken og tåleevne i en

kollisjon skal legge premisene for valg av løsninger og tiltak. Veitrafikksystemet skal lede trafikantene til en sikker atferd og beskytte dem mot alvorlige konsekvenser av normale feilhandlinger. Kunnskap om trafiksikkerhetsvirkninger skal legges til grunn ved prioritering av tiltak.

**ANSVAR** – Trafikantene, myndighetene og andre som kan påvirke trafiksikkerheten, har et delt ansvar. Trafikantene har ansvar for sin egen atferd; de skal være aktsomme og unngå bevisste regelbrudd. Myndighetene har ansvar for å tilby et

veisystem som tilrettelegger for mest mulig sikker atferd og beskytter mot alvorlige konsekvenser av normale feilhandlinger. Transportkjøpere og -tilbydere har ansvar for å legge til rette for sikker transport. Kjøretøyleverandørene og -produsentene har ansvar for å tilby, utvikle og produsere trafiksikre kjøretøy. Andre aktører, som for eksempel politiet og ulike interesseorganisasjoner, har også et ansvar innenfor sine områder for å bidra til at trafiksikkerheten blir best mulig.

### *3.1 Organisering av trafiksikkerhetsarbeidet i Herøy kommune*

Trafiksikkerhetsarbeidet i Herøy kommune skal være forankret i kommunens politiske og administrative ledelse. Det er avgjørende for arbeidet at den enkelte sektorleder sørger for at tiltak i planen blir gjennomført.

Trafiksikkerhetsarbeidet i kommunen er forankret hos kommunedirektøren, og ansvaret for prosessen med å utarbeide en temaplan for trafiksikkerhet for perioden 2025-2028 er tillagt nærings- og samfunnsutvikler. Prosjektgruppa i arbeidet med planen har i tillegg bestått av kommunalsjef for miljø- og kommunalteknikk, kommunalsjef for oppvekst og kultur, kommunalsjef for helse, omsorg og integrering, HR-sjef og Herøy kommunes trafiksikkerhetsutvalg.

Det har vært viktig for kommunen å forankre arbeidet tverrsektorielt og ha en tett kobling til kommunedirektørens stab for å synliggjøre at alle sektorer må ta sin naturlige del av ansvaret for trafiksikkerheten.

---

#### 4. Overordnede føringer

---

For å sikre en rød tråd i arbeidet, fra nasjonalt til lokalt nivå, er følgende styringsdokumenter vektlagt:

- FNs bærekraftsmål
- Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering.
- Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036.
  - Barnas transportplan.
- Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025.
- Regional transportplan (RTP) for Nordland 2022-2033.

##### 4.1 FNs bærekraftsmål

FNs bærekraftsmål er verdens felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringene innen 2030.

De mest relevante punktene for kommunens trafikksikkerhetsarbeid innen bærekraftsmålene er:

- Mål 3 – God helse:
  - Delmål 3.6: «Innen 2030 halvere antall dødsfall og skader i verden forårsaket av trafikkulykker».
- Mål 4 – God utdanning:
  - Delmål 4.7: «Innen 2030 sikre at alle elever og studenter tilegner seg den kompetanse som er nødvendig for å fremme bærekraftig utvikling (...)».
- Mål 11 – Bærekraftige byer og samfunn:
  - Delmål 11.2: «Innen 2030 sørge for at alle har tilgang til trygge, lett tilgjengelige og bærekraftige transportsystemer til en overkommelig pris, og bedre sikkerheten på veiene (...) med særlig vekt på behovene til (...) barn (...)».
- Mål 17 – Samarbeid for å nå målene:
  - Delmål 17.17: «Stimulere til og fremme velfungerende partnerskap i det offentlige, mellom det offentlige og private og i det sivile samfunn».

##### 4.2 Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering

Regjeringen legger til grunn at Norge er verdensledende innen trafikksikkerhet på vei, som følge av målrettet, tverrsektoriell, kunnskapsbasert og langsiktig innsats. Trafikkulykker utgjør likevel et betydelig samfunnsproblem, og omfanget av tapte liv er uakseptabelt. Trafikksikkerhet må derfor fortsatt ha høy prioritet, med nullvisjon som et av hovedmålene for transportpolitikken.

I stortingsmeldingen presenterer regjeringen seks satsningsområder hvorav ett omhandler forankring av tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid på overordnet nivå. Generelt vil regjeringen videreføre en bred tilnærming i trafikksikkerhetsarbeidet, en målrettet innsats mot de alvorligste ulykkestypene og en målrettet innsats mot risikogrupper. Det trafikantrettede trafikksikkerhetsarbeidet skal vektlegges.

### 4.3 Nasjonal transportplan 2025-2036

Det overordnede målet for Nasjonal transportplan 2025-2036 lyder:  
«Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050».



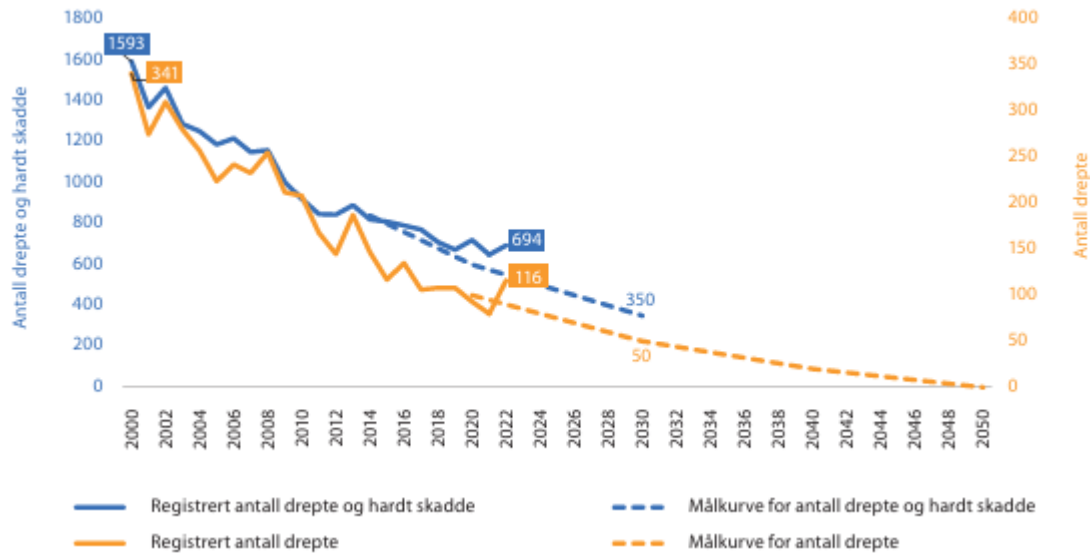
Under det overordnede målet er de fem hovedmålene:

1. Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet.
2. Bidra til oppfyllelse av Norges klima og miljømål.
3. Nullvisjon for drepte og hardt skadde.
4. Effektiv bruk av ny teknologi.
5. Mer for pengene.

Regjeringens strategi tar utgangspunkt i at vi står i en klima- og naturkrise, samtidig skal samfunnets behov for mobilitet ivaretas.

Regjeringen vil intensivere arbeidet for visjonen om null drepte og hardt skadde i transportsektoren. Etappemål frem til 2030 er at det skal være maksimalt 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte, samtidig som det er et mål om null drepte i veitrafikken innen 2050. Etappemålet i 2030 innebærer at antall omkomne i veitrafikken skal mer enn halveres i første seksårsperiode.

Regjeringen er opptatt av å utvikle hele Norge, gjennom gode tjenester nær folk, flere arbeidsplasser, god infrastruktur og et variert kulturtilbud. Viktige tiltak for å sikre aktivitet i hele landet er god transportinfrastruktur og økt fremkommelighet. Gode veier (...) bidrar til at folk og varer kan forflytte seg trygt på tvers av avstander. Det gir folk og lokalsamfunn mulighet til å utvikle seg, skape verdier og leve gode liv uavhengig av hvor man bor. Regjeringen vil utvikle transportsystemet for å møte befolkningens og næringslivets behov for transport, innenfor rammen av våre internasjonale forpliktelser knyttet til klima og natur.



Kilde: Statens vegvesen

Figuren er et linjediagram som viser utvikling i antall drepte og hardt skadde fra 2000 til 2022 på nasjonalt nivå. Antall drepte har gått ned fra 341 til 116 i perioden, mens antall hardt skadde har gått ned fra 1 593 til 694 personer. Diagrammet viser også målkurve for etappemål for 2030 og 2050.

#### 4.3.1 Barnas transportplan

Barn og unge er dagens og fremtidens trafikanter. Et godt transportsystem skal være trafiksikkert og tilpasset alle, og lar barn og unge leve aktive liv i bygd og by. God trafikk- og arealplanlegging tar hensyn til de yngste og deres behov. Barn og unge er sårbare, og deres ferdsel i trafikken krever målrettede tiltak.

Regjeringen vil (utdrag fra Barnas transportplan):

- gi barn gode muligheter til å være aktive og selvstendige trafikanter.
- ta hensyn til barn og unges behov i areal- og transportplanleggingen.
- prioritere en ramme på 500 mill. kroner i første seksårsperiode til tiltak som bedrer trafiksikkerheten for barn og unge, herunder etablere en tilskuddsordning for å stimulere til lokalt arbeid for å trygge skoleveier og nærmiljøer.
- jobbe for nullvisjonen, det vil si at ingen mennesker skal bli hardt skadd eller drept i trafikken.

#### 4.4 Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei 2022-2025

Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei 2022-2025 er utarbeidet av Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og åtte storbykommuner. I tillegg har en rekke øvrige aktører gitt innspill til planen.

Planen bygger på Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033 (NTP) og Meld. St. 40 (2015-2016) Trafiksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering.

Formålet med tiltaksplanen er å presentere et omforent og bredt spekter av faglig forankrede tiltak, i tillegg til å styrke samarbeidet mellom de sentrale trafiksikkerhetsaktørene. Tiltakene i tiltaksplanen skal sikre stø kurs mot etappemålet i NTP.

#### 4.5 Regional transportplan (RTP) 2022-2033

Planen omhandler hele transportsystemet i Nordland fylke, i tillegg til temaer utenfor fylkeskommunens ansvarsområder, og består av en strategisk del og et handlingsprogram. Planen skal revideres hvert fjerde år, og finansiering av tiltakene vurderes årlig i behandlingen av fylkeskommunens økonomiplan og årsbudsjett.

Hovedformålet med RTP 2022-2033 er å etablere en strategisk overbygning for å samordne Nordlands ansvarsområder i en felles plan, og å kunne se virkemidlene under de forskjellige transportformer i sammenheng. Videre skal den utvikle de viktigste prioriteringene og tiltakene som må gjøres i fylket for å løse dagens og fremtidens transportbehov transportløsninger.

Planens visjon lyder:

*«Samferdsel skal på en sikker, effektiv og bærekraftig måte binde sammen Nordland, og Nordland med resten av verden».*

Planen har flere hovedmål med delmål og strategier, her refereres hoved- og delmål (hovedmålene kobles også opp imot relevante bærekraftsmål):

- **Hovedmål:** Redusere klimagassutslipp og andre miljøkonsekvenser i transportsektoren i Nordland.
  - Delmål: Legge til rette for klimavennlige transportsystemer i Nordland.
  - Delmål: Nordland fylkeskommune skal redusere sine samlede klimagassutslipp med 60 % innen 2030, sammenliknet med 2016 (referanseår).
- **Hovedmål:** Fylkesveinettet skal være sikkert, pålitelig, effektivt og klima- og miljøvennlig, og legge til rette for bærekraftig samfunns- og næringsutvikling.
  - Delmål: Redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesveinettet.
  - Delmål: Fylkesveinettet skal være tilgjengelig og fremkommelig for trafikanter.
- **Hovedmål:** Øke konkurransevnen for næringslivet i Nordland.
  - Delmål: Nordland skal ha et funksjonelt, fremtidsrettet og bærekraftig transportsystem som stimulerer til næringsutvikling.
- **Hovedmål:** Nordland skal ha et tilgjengelig, pålitelig, sikkert og bærekraftig mobilitetssystem for samfunns- og næringsliv.
  - Delmål: Sikkert, tilgjengelig og pålitelig mobilitet i hele Nordland.
  - Få flere til å benytte kollektivtransport.
- **Hovedmål:** Nordland skal innrette ressursbruken i samferdselssektoren effektivt og gi god samfunnsnytte.

- Delmål: Effektiv ressursbruk og mer for pengene i transportsektoren.
- Delmål: Øke statens bidrag til transportsektoren i Nordland.
- Delmål: Igangsette selvfinansierende prosjekter.
- Delmål: Sikre et godt og anstendig arbeidsvilkår i offentlige anskaffelser.
- **Hovedmål:** Nordland skal ha et helhetlig og miljøvennlig transportsystem som bidrar til god fremkommelighet, trygg og effektiv mobilitet for samfunns- og næringsliv.
  - Delmål: Helhetlig utvikling av transportkorridorer med bedre fremkommelighet, høy pålitelighet, kortere reisetider og bedre samhandling i transportkjeden.
  - Delmål: Et moderne og fremtidsrettet kollektivtilbud.

#### 4.6 Kommuneplanens samfunnsdel 2024-2035 for Herøy kommune

Kommunestyret vedtok kommuneplanens samfunnsdel for Herøy kommune den 18.06.2024, og planen er gjeldende til 2035 med revidering minimum hvert fjerde år.

Her gjengis de punkter fra kommuneplanen som er direkte relevant for trafikksikkerhetsarbeidet:

**Satsningsområde «Barn og unge»:**

«(...) Vi skal sette barn og unges interesser i førerretet for fremtidig utvikling».

«Herøy kommune skal jobbe for en trygg skolevei og trafikksituasjon for barn og unge. Tilstrekkelig med kollektivmuligheter og fortau er en forutsetning for å få dette til».

«Herøy er et trygt sted å vokse opp, og vi skal sørge for at vi kan si det samme i årene fremover».

**«Arealstrategier for en bærekraftig fremtid»:**

«Kommunen skal jobbe aktivt for å få på plass tilstrekkelig god infrastruktur innad i kommunen (...)».

«Silvalen skal fremgå som et tydelig definert sentrum, med alle de servicetjenester, infrastruktur og kommunikasjon som kreves av en sentrumsfunksjon».

«Pådriver for bedre standard på fylkesveiene i kommunen».

«Trygg trafikksituasjon».

#### 4.7 Folkehelse og trafikksikkerhet

Til tross for en markant reduksjon av antallet alvorlige trafikkulykker siden 1970, vurderes trafikkulykker som et betydelig folkehelseproblem. Det er spesielt for unge mennesker at trafikkulykker utgjør en viktig årsak til tidlig død, helsetap og redusert livskvalitet. Det er viktig at kommunen integrerer det ulykkesforebyggende arbeidet generelt, og trafikksikkerhetsarbeidet spesielt i sitt folkehelsearbeid.

Jamfør folkehelselovens § 4 skal kommunen bidra til å forebygge skade og lidelse innen de oppgaver og med de virkemidler kommunen er tillagt.

Herøy kommune ønsker å fremme viktigheten av god folkehelse, og integrerer stadig mer av dette inn i planverket og i det daglige arbeidet. Forebyggende tiltak som fremmer blant annet fysisk aktivitet er sentralt for å oppnå en god folkehelse i befolkningen, og trafikksituasjonen i kommunen må ses i sammenheng med dette.

Hvis innbyggere føler seg utrygge i trafikkbildet, vil terskelen for å bedrive hverdagslig aktivitet bli høyere, og færre vil bevege seg langs veiene. Herøy kommune bør ha fokus på å tilgjengeliggjøre kommunen for aktivitet hos myke trafikanter, også langs veinettet. Regelmessig aktivitet, som for mange vil omhandle gå- eller sykkelturn, kan redusere risikoen for en rekke sykdommer.

#### *4.8 Trafikksikker kommune*

Trafikksikker kommune er et organisatorisk trafikksikkerhetstiltak og en nasjonal godkjenningsordning i regi av Trygg Trafikk. For å bli godkjent som Trafikksikker kommune skal kommunen ha innarbeidet rutiner og systemer for å kvalitetssikre trafikksikkerhetsarbeidet i hele virksomheten.

Godkjenningen innebærer en forpliktelse til å arbeide systematisk med trafikksikkerhet i alle relevante sektorer innenfor sitt ansvarsområde, og bygger blant annet på følgende kriterier:

- Kommunen har forankret ansvaret for trafikksikkerhetsarbeidet hos ordfører og kommunedirektør.
- Kommunen har innarbeidet trafikksikkerhet i HMS/internkontrollsystemet som inneholder regler for reiser og transport i kommunens regi, og ved kjøp av transporttjenester.
- Kommunen har oppdatert oversikt over trafikkulykker i kommunen.
- Kommunen har en trafikksikkerhetsplan.
- Kommunen har oppfylt kriteriene for den enkelte sektor (oppvekst, kultur, helse, teknisk, plan, HR).

Godkjenningen har en varighet på tre år og kommunen kan deretter bli regodkjent.

---

### *5. Ulykkessituasjon- og utvikling i Herøy kommune*

---

Ulykker og skader i trafikken påfører menneskene store lidelser. De er også vært kostbare for samfunnet, og det er helse- og omsorgstjenestene i kommunene som må ta store deler av regningen. Det lønner seg derfor å forebygge.

De nasjonale tallene for antall omkomne i veitrafikkulykker går nedover. De siste årene før 2021 ligger tallet for omkomne og hardt skadde på rundt 700 årlig, av disse omkom om lag 100 personer. De nasjonale målene er å redusere dette antallet til maksimalt 350 innen 2030, altså en halvering av dagens nivå, i tråd med etappemålene mot nullvisjonen.

Med bakgrunn i en rapport om dekningsgrad og rapportering av trafikkulykker utgitt av Trygg Trafikk, gis det god grunn til å anta at de nasjonale tallene reelt sett er mye høyere, spesielt for eneulykker og ulykker med myke trafikanter involvert.

Politiet kan opplyse om at de ønsker å ha fokus på trafikk og trafikksikkerhet på Herøy. De har de siste årene økt synligheten både på dagtid og kveldstid, og med dette har man også økt kontrollvirksomhet på trafikksiden.

Politiet opplyser om at det ikke oppleves at Herøy skiller seg ut fra andre steder, heller ikke på ulykkesstatistikken. Det som merkes lokalt i HALD-kommunene er en markant økning i antall førere påvirket av rusmidler i trafikken. Dette kan ha flere årsaker, økning i tilgangen på ulovlige rusmidler og at det nå finnes bedre hjelpemidler til å avdekke rus. Fremover mener man at det er viktig at kommunene er pådrivere for holdningsskapende arbeid innenfor dette området.

Når det gjelder kontrollvirksomhet på sjøen, har politiet fokus på dette og vil ha det fremover. Herøy har spesielt sommerstid stor trafikk på sjøen, både av store og små.

### *5.1 Trafikksikkerhetsutfordringer i kommunen*

Herøy kommune har totalt 73 km. offentlig vei, fordelt på 41 km. fylkesvei og 32 km. kommunal vei (kommuneprofilen for Herøy kommune 2023). Fylkesvei 828 er hovedferdselsåre gjennom kommunen og strekker seg fra Herøy ferjekai (Flostad) og helt til kommunegrensen mot Dønna kommune i nord. Utenom bruforbindelsen med Dønna, har Herøy kommunegrense i sjø mot Alstahaug og Vega.

Herøy er en sterk næringskommune, spesielt rettet mot havbruksnæringen. Mowi er største aktør, lokalisert på Hestøya, og herfra er det et betydelig transportbehov. Transport fra og til lakseslakteriet utgjør om lag 30 vogntog inn og ut av kommunen hver dag. Denne transporten må gå igjennom sentrum (Silvalen) som også er lokasjon for blant annet skolen. I tillegg kommer transportbehov for andre næringsaktører i kommunen, samt turister med blant annet bobil og lokale innbyggere med personbil m.m.

### *5.2 Oversikt over trafikkulykker i Herøy kommune*

Det som finnes av registreringer i Herøy kommune hva gjelder trafikkulykker viser heldigvis ikke store tall. I perioden 2013 til 2023 er disse tallene registrert:

- 4 hendelser hvor utfall er lettere skadd (sist i 2023).
- 1 hendelse hvor utfall er hardt skadd (2019).
- 1 hendelse hvor utfall er dødsfall (2014).

Til tross for de lave tallene, må man ta forbehold om at det er hendelser som ikke er kommet med i rapporteringen, men trolig ikke alvorlige.

Rapporteringen går tilbake til 1990, og mellom dette året og 2023 er det registrert totalt 69 hendelser, inkludert 6 drepte i trafikken (sist i 2014).

Tall og informasjon er hentet fra trafikkulykkesregisteret på [trine.atlas.vegvesen.no](http://trine.atlas.vegvesen.no), og her er det også mulig å se mer informasjon bak tallene.

---

## *6. Mål og strategi for trafikksikkerhetsarbeidet i Herøy kommune*

---

### 6.1 Målsetting

I 10-årsperioden 2013-2023 var det registrert 1 drept, 1 hardt skadd og 4 lettere skadde i trafikken på Herøy.

Herøy kommune arbeider etter nullvisjonen, og har med bakgrunn i dette satt følgende mål:

#### Hovedmål:

I planperioden 2025-2028 skal det være 0 drepte og 0 hardt skadde i veitrafikken i Herøy kommune, samt en reduksjon i alle typer ulykker og skader.

**Delmål:** Herøy kommune skal ha en trafikksituasjon tilpasset ulike brukergrupper, og utformingen av infrastrukturen skal særlig tilrettelegges for myke trafikanter.

### 6.2 Strategi

I *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025* er det satt opp en rekke tilstandsmål formulert som måltall. For å nå disse målene må det iverksettes tiltak. Herøy kommune skal arbeide aktivt for å bidra til at vi når disse tilstandsmålene. Dette gjelder først og fremst på følgende områder:

- Påvirke kommunens innbyggere til å ferdes med minst mulig risiko for skade og død, uavhengig av hvor en ferdes i veitrafikken.
  - Økt andel bruk av bilbelte, refleks, bakovervendt barnesikring og sykkelhjelm.
  - Redusere andelen av bilister som overskrider fartsgrensene.
  - Øke antallet kilometer med gang- og sykkelvei.
  - Skolen skal være trafikksikker.
  - Barnehagene skal være trafikksikre.
- Jobbe systematisk med trafikksikkerhet innenfor alle kommunens sektorer.
  - Kommunen er godkjent som trafikksikker kommune.
- Ha gode systemer og rutiner for trafikksikkerhetsarbeid med konkrete tiltak og evaluering.
- Gjennomføre tiltak knyttet til fysiske tiltak, organisasjon, holdninger og adferd.
  - Kommunen og lokalt næringsliv samarbeider om å dele ut artikler som bedrer trafikksikkerheten, spesielt med fokus på barn og unge.

---

## *7. Kommunale tiltak*

---

I *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2022-2025* er det satt mål for tilstandsutvikling innenfor 15 områder der tilstandsendringer er av vesentlig betydning for utviklingen i antall drepte og hardt skadde: Fart, rus, beltebruk og riktig sikring av barn, uoppmerksomhet, barn (0-14 år), ungdom og unge førere, eldre trafikanter, gående og syklende, motorsykel og moped, godstransport på vei, møteulykker og utforkjøringsulykker, drift og vedlikehold, bruk av teknologi i trafiksikkerhetsarbeidet, trafiksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter, og arbeid for å styrke kunnskapsgrunnet.

Herøy kommune er, i likhet med de fleste andre kommuner, relevante for mange av disse innsatsområdene. Vi har likevel valgt å sortere ut de man mener bør prioriteres i eget lokalsamfunn. Med bakgrunn i de lave trafikkulykkesantallene i vår kommune, ser vi at behovet for forebyggende og holdningsskapende arbeid er det viktigste og mest tilgjengelige vi kan gjøre. Ut i fra dette ser kommunen behov for å fokusere på følgende områder i sitt trafiksikkerhetsarbeid for å i hovedsak forebygge og hindre at trafikkulykker oppstår:

- *Fart.*
- *Rus.*
- *Beltebruk og riktig sikring av barn.*
- *Uoppmerksomhet.*
- *Ungdom og unge førere.*
- *Barn (0-14 år).*
- *Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse.*
- *Gående og syklende.*
- *Møteulykker og utforkjøringsulykker.*
- *Trafiksikkerhet på sjø*

Disse innsatsområdene vil også fremkomme i eget dokument, en handlingsdel tilhørende temaplanen for trafiksikkerhet i Herøy kommune. Dette for å tilgjengeliggjøre tiltakene, og gjøre det mer oversiktlig og lettere å jobbe med tiltakene innenfor de ulike sektorer og enheter.

## 7.1 Fart

Fart er en av de mest kritiske faktorene som påvirker trafiksikkerheten. Høy hastighet øker risikoen for ulykker og alvorlighetsgraden av skader ved kollisjoner. Gjennom en bevisstgjøring av trafikanter om farene ved for høy fart kan vi forhindre mange store og mindre ulykker.

Kommunen skal:

- som arbeidsgiver påvirke sine ansatte i tjeneste til å opptre med aktsomhet i trafikken.
- utarbeide retningslinjer for tjenestereiser og forankre disse i alle sektorer.
- ha trafiksikkerhet som årlig tema i kommunedirektørens ledergruppe.
- stille krav til samarbeidspartnere om trafiksikker adferd (transporttjenester og vei og vedlikeholdstjenester) ved kjøp av transporttjenester som innarbeides i anbudsdokumentene.
- gjennomføre kurs/gi opplæring for alle ansatte i trafiksikkerhet og HMS (utviklet på KS-læring plattform av Trygg Trafikk).
- følge opp at politiet gjennomfører kontroller ved skolen i forbindelse med skolestart hvert år.
- oppfordre politiet til å gjennomføre flere kontroller.
- gjennomgå alle fartsgrensene i kommunen, og arbeide for å senke disse der de anses som for høye.
- arbeide for en holdningsendrende kampanje som omhandler trafiksikkerhet (eks. refleksbruk), spesielt rundt der barn og unge og eldre ferdes.

## 7.2 Rus

Rusmidler utgjør en betydelig risiko for trafiksikkerheten. Påvirkning av dette svekker dømmekraft, reaksjonsevne og koordinasjon, noe som dramatisk øker sannsynligheten for trafikkulykker.

Rusmiddelkategorien er variert, og det er viktig å ha kontinuerlig oppmerksomhet og tiltak opp imot dette området.

Kommunen skal:

- arbeide aktivt for å forhindre at ansatte er påvirket av legale eller illegale rusmidler i tjenesten.
- ved kjøp eller leasing av nye biler innarbeides alkoholås som en del av anbudsgrunnlaget.
- oppfordre politiet til å ha hyppige tilfeldige kontroller av personbiler og andre kjøretøy på vei.
- arbeide for en holdningsskapende kampanje knyttet til rusproblematikk.

### 7.3 Beltebruk og riktig sikring av barn

Bruk av bilbelte og riktig sikring av barn i kjøretøy er avgjørende for å beskytte liv og redusere skader ved trafikkulykker. For barn er sikring helt avgjørende siden deres kropp er mer sårbare. Korrekt bruk av barneseter kan redusere risikoen for dødelige skader betraktelig. Riktig sikring i bil er et enkelt og svært effektivt tiltak som alle trafikanter bør følge.

Kommunen skal:

- alltid velge busser med 3-punktsbelte ved leie av busser til transport i kommunal regi og ved anbudskonkurranse vedrørende skoleskyss i regi av Nordland fylkeskommune.
- i retningslinjene for tjenestereiser, uttrykke en tydelig forventning om at alle kommunens ansatte bruker sikkerhetsbelte ved transport i tjeneste.
- gjennom helsestasjonens virksomhet ha økt fokus på temaet barn i bil, og spesielt at barna skal sitte sikret bakovervendt i bil til de er minst fire år.
- i kommunale barnehager gjennomføre tiltak for å øke fokus på sikring av barn i bil.
- oppfordre til at også private barnehager følger overnevnte tiltak.
- hjelpe flyktninger og andre med annen kulturell bakgrunn med å tilpasse seg norsk trafikkultur.
- gjennom bruk av egne informasjonskanaler oppfordre til bruk av bilbelte og korrekt sikring i bil.

### 7.4 Uoppmerksomhet

Uoppmerksomhet i trafikken er en stor risikofaktor for trafikkulykker. Når førere ikke har full oppmerksomhet på veien, øker risikoen for kollisjoner og andre farlige situasjoner. Uoppmerksomhet kan skyldes en rekke faktorer, inkludert bruk av mobiltelefonen, spising, justering av bilens innstillinger, eller til og med dagdrømming. Ved å være fullt til stede og fokusert når man kjører, kan man redusere risikoen for ulykker og skape tryggere veier for alle.

Kommunen skal:

- i retningslinjene for tjenestereiser, uttrykke en tydelig forventning om at alle kommunens ansatte i minst mulig grad bruker utstyr som tar oppmerksomhet fra føreren.
- i retningslinjene for tjenestereiser, uttrykke en tydelig forventning om at det i størst mulig grad skal unngås å bruke mobiltelefon under kjøring. Om dette er nødvendig skal det brukes godkjent fastmontert utstyr.
- alle tjenestebiler skal ha fastmontert godkjent utstyr for mobilbruk.
- ved inngåelse av avtaler/anbud stille krav til trafiksikkerhet.
- drive holdningsskapende arbeid.

### 7.5 Ungdom og unge førere

Unge bilførere representerer en viktig gruppe i trafikken, og statistikken viser at unge førere har høyere risiko for å bli involvert i trafikkulykker sammenlignet med eldre og mer erfarne sjåførere. Grunner til dette kan være manglende erfaring, risikovillighet og påvirkning fra jevnaldrende. For å redusere ulykkesrisikoen blant unge førere, er det viktig med opplæring og bevisstgjøring. Det er også viktig med foreldre som gode rollemodeller i trafikken.

Kommunen skal:

- fremme saker om trafiksikkerhet for kommunens ungdomsråd.
- sørge for at kommunens ungdomsråd gis kompetanse om trafiksikkerhet.
- samarbeide med ungdomsrådet i arbeidet med holdningsskapende kampanjer.
- løfte fokus på trafiksikkerhet i skolen.
- opprette dialog med lokale interessegrupper som tilrettelegger for og fokuserer på trafikkrelatert tematikk og aktivitet.

### 7.6 Barn (0-14 år)

Barn er blant de mest sårbare trafikantene, og det er viktig å ta spesielle hensyn for å sikre deres sikkerhet. Barns adferd og forståelse av trafikkregler er ofte begrenset, noe som gjør dem utsatt for ulykker. Barn er også mindre synlige enn voksne, noe som øker viktigheten av refleksbruk og annet sikkerhetsutstyr. Foreldre har også en viktig rolle i å lære barn om trafiksikkerhet.

Kommunen skal:

- arbeide for trafiksikre soner rundt skolen og barnehagene, som blant annet innebærer tiltak knyttet til holdninger og adferd hos både barn og voksne (hjertesoner).
- legge til rette for at flere kan sykle eller gå til skole og barnehage.
- oppfylle forpliktelsene som inngår i Trafiksikker kommune for kommunale skoler og barnehager.
- oppfordre den private barnehagen til å bli Trafiksikker barnehage.
- i samarbeid med elevenes foresatte ha fokus på trafiksikkerhet og forebygging av ulykker, og dette skal inngå i årsplaner.
- sørge for god sykkel- og trafikkopplæring i tråd med kompetansemål i Kunnskapsløftet.
- ta i bruk læringsressurser om trafiksikkerhet i barnehage og skole.
- arbeide for trafiksikre soner rundt helsestasjonen, som blant annet innebærer tiltak knyttet til holdninger og adferd hos både barn og voksne.

## 7.7 Gående og syklende

Gående og syklende er viktige trafikanter som bidrar til et mer bærekraftig og miljøvennlig transportsystem, samtidig er de også blant de mer utsatte gruppene i trafikken. Fysiske tiltak for disse gruppene vil selvsagt være viktige og forebyggende tiltak, men det er også viktig med kampanjer som bedrer samspillet mellom de myke og harde trafikantene.

Kommunen skal:

- årlig sette søkelys på betydningen av at syklister og fotgjengere bruker personlig sikkerhetsutstyr i trafikken, eksempelvis sykkelhjelme og refleks.
- ved fremtidig arealplanlegging skal hensynet til gående og syklende særlig vektlegges.
- samarbeide med fylkeskommunen for å iverksette nødvendige tiltak for å oppnå tryggere ferdsel for gående og syklende.
- sørge for tilstrekkelig lyssetting der gående og syklende ferdes, da spesielt med fokus i sentrumsnære områder og på strekningene inn mot skole- og barnehageområdene.
- kartlegge og liste opp veistrekninger som trenger fysisk utbedring i prioritert rekkefølge.
- bruke egne informasjonskanaler til å oppfordre til bruk av refleks, spesielt i forbindelse med refleksdagen i oktober, men også ellers.
- arbeide med holdningsendrende kampanjer som opplyser et nødvendig samarbeid i trafikken mellom myke og harde trafikanter. Her tar man også sikte på å samarbeide med lokalt næringsliv og eksterne aktører.
- ha nøkkelpersoner under hver sektor som har fokus på trafiksikkerhet, og som fungerer som ressursperson under denne tematikk. Dette kan medføre behov for opplæring i form av kurs m.m. (dette punktet gjelder under alle innsatsområdene).

## 7.8 Møteulykker og utforkjøringsulykker

Møteulykker og utforkjøringsulykker er blant de mest alvorlige trafikkulykkene, og utgjør en betydelig del av dødsulykkene på norske veier. Med den utformingen av veinettet vi stort sett har i vår kommune, vil det være viktig med tiltak og kampanjer som retter fokuset på disse ulykkestypene. Her finnes smale veier uten midtdeler med høye fartsgrenser, særlig når man beveger seg ut fra sentrumsområdene.

Kommunen skal:

- melde inn eventuelle behov for fysisk sikring på fylkesvei til veieier for å forebygge møteulykker eller utforkjøring, eksempelvis autovern og flere møteplasser, i tillegg til regulering av fartsgrenser.
- arbeide for en gjennomgang av siktlinjer og andre elementer som skaper et uoversiktlig trafikkbilde.

### 7.9 Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse

Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse utgjør en betydelig del av trafikkbildet, og det er viktig å ta hensyn til deres særskilte behov for å sikre trygg ferdsel.

Eldre bilførere har ofte lang erfaring, men aldersrelaterte endringer kan påvirke deres kjøreevne. Faktorer som redusert syn, hørsel, reaksjonstid og bevegelighet kan gjøre det utfordrende å håndtere komplekse trafikksituasjoner.

Personer med funksjonsnedsettelse kan møte ulike utfordringer i trafikken, avhengig av deres spesifikke behov. Det er viktig å tilrettelegge for deres sikkerhet og mobilitet, og dette kan gjøres gjennom blant annet en tilpasset infrastruktur, tilpassede kjøretøy og bevisstgjøring i samfunnet rundt denne gruppens utfordringer.

Kommunen skal:

- legge til grunn universell utforming ved planlegging og prosjektering av veier og gangfelt for å ivareta eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse.
- stimulere pensjonistforeninger til å innlemme tema trafikksikkerhet i sin virksomhet.
- legge til rette for at trafikksikkerhet blir tema i kommunens eldreråd og i rådet for personer med funksjonsnedsettelse.
- arbeide med holdningsskapende kampanjer som synliggjør utfordringer for ulike typer mennesker.

### 7.10 Trafikksikkerhet på sjø

Sikkerhet bør alltid være første prioritet når man ferdes på sjøen. Med riktig kunnskap og forsiktighet kan man redusere risikoen for ulykker og skape en tryggere sjøfartsopplevelse for alle. Det er også noen grunnleggende ferdigheter som behøves for å ha en trygg opplevelse i maritime miljøer, blant annet svømmeferdigheter. Herøy kommune er en øykommune omgitt av hav på alle kanter, og det vil derfor være viktig å rette fokus mot sikkerhet i dette miljøet.

Kommunen skal:

- ha fokus på viktigheten av bruk av redningsvest ved forflytning på sjø.
- tilrettelegge for god svømmeopplæring.
- oppfordre politiet til å ha hyppige kontroller av fritidsbåter i kommunens skjærgård.
- innføre fartsgrense 5 knop i Herøysundet og Tennsundet.
- arbeide med holdningsskapende kampanjer knyttet til sjøvettreglene.

---

## *8. Økonomi*

---

Trafikksikkerhetstiltakene i denne planen skal innarbeides i økonomiplanen. Samtidig skal tiltak som går over flere år, samt med oppstart i handlingsplanperioden prioriteres i budsjettet hvert år.

Enhetsledere har ansvaret for å innarbeide utgiftene innenfor eget budsjettområde.

En gyldig trafikksikkerhetsplan legger godt til rette for, og øker sjansen for å få tildelt midler til trafikksikkerhetstiltak gjennom Statens vegvesen. Planen åpner også opp for å søke om tilskudd til kampanjer og strategisk arbeid gjennom fylkeskommunen.

---

## *9. Evaluering og rullering*

---

Enhetsledere rapporterer årlig på tiltak innenfor eget ansvarsområde til kommunalsjef for miljø- og kommunalteknikk, som så sammenfatter dette og legger frem en samlet rapport til kommunedirektøren. Kommunedirektøren rapporterer til kommunestyret gjennom en årlig sak til kommunestyret.