



Sømna
kommune

Trafikksikkerhetsplan

Sømna kommune

2026-2029

Innhold

1.	Innledning	4
1.1.	Historikk	4
2.	Nasjonale og regionale føringer for trafikksikkerhetsarbeidet	4
2.1.	Nullvisjonen	5
2.2.	FNs bærekraftsmål	5
2.3.	Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036	6
2.4.	Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025	7
2.5.	Regional transportplan	7
2.6.	Folkehelse og trafikksikkerhet	7
3.	Forankring, organisering og arbeid med kommunal trafikksikkerhetsplan i [...] kommune	8
4.	Trafikksikkerhetssituasjonen i kommunen	8
4.1.	Ulykkessituasjonen / -utviklingen i [...] kommune	8
4.2.	Ulykkesstatistikk	8
4.3.	Trafikksikkerhetsutfordringer i kommunen	11
5.	Mål og innsatsområder	11
5.1.	Visjon og mål	11
5.2.	Innsatsområder og delmål	11
6.	Handlingsdel med tiltaksliste	11
6.1.	Organisatoriske tiltak	12
	Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet	12
	Trafikksikker kommune og andre organisatoriske tiltak	12
	Ivareta trafikksikkerhet i arealplaner	12
	Ivareta trafikksikkerhet for de ansattes tjenestereiser	13
6.2.	Fysiske tiltak	13
6.3.	Trafikantrettede tiltak med kommunalt ansvar	13
	Fart	13
	Rus	14
	Beltebruk og riktig sikring av barn	14
	Uoppmerksomhet	14
	Barn (0-14 år)	14
	Ungdom og unge førere	15
	Eldre trafikanter	15



Gående og syklende.....	15
Motorsykel og moped.....	15
Godstransport på veg	Feil! Bokmerke er ikke definert.
Møteulykker og utforkjøringsulykker	15
Drift og vedlikehold	15
Bruk av ny teknologi i trafiksikkerhetsarbeidet	15
Trafiksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter	16
Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget.....	16
6.4. Samarbeid om kontrolltiltak	16
6.5. Prioritering av tiltak	16
6.6. Budsjettmessige og administrative konsekvenser.....	17
7. Oppfølging, evaluering og rullering	17
8. Vedlegg	18



Forord

1. 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 Nasjonal transportplan 2025-2036 og etappemålet for 2030, 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.»

Trafikksikkerhetsarbeid 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 kommunens 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)
- vegeier

Kommunens trafikksikkerhetsarbeid omfatter aktiviteter innenfor 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 vegnettet. Som vegeier har kommunen et spesifikt ansvar for trafikksikkerhetstiltak på kommunale veier iht. veglova.

Trafikksikkerhetsplan for Sømna kommune 2026-2029 vil danne grunnlaget for videreføring av kommunens trafikksikkerhetsarbeid.

Kommunestyrets vedtak av [dato].

1.1. Historikk

Denne planen er nr. 5 i rekken av trafikksikkerhetsplaner for Sømna kommune. Den forrige planen utløp i 2024. Planene har vært et styringsverktøy for et målrettet trafikksikkerhetsarbeid i kommunen, og dette arbeidet videreføres og styrkes gjennom denne planen.

2. Nasjonale og regionale føringer for trafikksikkerhetsarbeidet

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



vektlagt:

- Nullvisjonen
- FNs bærekraftsmål
- Meld. St. 14 (2023–2024) Nasjonal transportplan 2025–2036
 - Pkt 8.6 Barnas transportplan (Nasjonal transportplan)
- Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2022-2025
- Regional transportplan, regionale folkehelseplaner eller tilsvarende for fylkene

2.1. Nullvisjonen

Nullvisjonen om ingen drepte eller hardt skadde i trafikken ble vedtatt i 2001, og har dermed vært grunnlaget for trafiksikkerhetsarbeidet i Norge i over 20 år. Nullvisjonen gjelder hele transportsystemet. Utfordringene er imidlertid størst i vegtrafikken, og nullvisjonen har derfor hatt størst betydning her. Den har gitt oss noe å strekke oss etter. Samtidig har den gitt en tydelig retning for innsatsen, og et klart grunnlag for å gjøre prioriteringer. Nullvisjonen forutsetter et langsiktig, systematisk, kunnskapsbasert og målrettet arbeid av alle aktører som påvirker sikkerheten i vegsystemet.

2.2. FNs bærekraftsmål

FNs bærekraftsmål er verdens felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringene innen 2030. Vi har Meld. St. 40 (2020–2021) «Mål med mening», som er Norges handlingsplan for å nå bærekraftsmålene innen 2030, som blant annet viser til Nullvisjonen for trafikken.

De mest relevante punktene for kommunens trafiksikkerhetsarbeid 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 8 Anstendig arbeid og økonomisk vekst:**
Delmål 8.8) Beskytte arbeiderrettigheter og fremme et trygt og sikkert arbeidsmiljø for alle arbeidstakere [...]
- **Mål 11 bærekraftige byer og samfunn:**
Delmål 11.2) Innen 2030 sørge for tilgang til trygge, rimelige, tilgjengelige og bærekraftige transportsystemer for alle, spesielt for personer i sårbare situasjoner, kvinner, barn, personer med funksjonsnedsettelse og eldre
- **Mål 12 Ansvarlig forbruk og produksjon:**
Delmål 12.6) Stimulere selskaper, særlig store og flernasjonale selskaper, til å ta i bruk bærekraftige metoder og integrere informasjon om egen bærekraft i sine rapporteringsrutiner
Delmål 12.7) Fremme bærekraftige ordninger for offentlige anskaffelser, i samsvar med de enkelte landenes politikk og prioriteringer



- **Mål 17 Samarbeid for å nå målene:**

Styrke virkemidlene som trengs for å gjennomføre arbeidet, og fornye globale partnerskap for bærekraftig utvikling

2.3. Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036

Regjeringens overordnede mål for transportpolitikken er et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet.

Regjeringen opprettholder derfor ambisjonen fra Nasjonal transportplan 2022–2033, men forsterker den gjennom tallfestede etappemål:

- 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 er sektorovergripende. Et stort antall aktører er involvert i arbeidet på tvers av sektorer, forvaltningsnivåer og mellom offentlig og privat virksomhet. I tillegg til transportsektoren kreves innsats fra justissektoren, helsesektoren, utdanningssektoren og kommunesektoren. Det er summen av den samlede innsatsen til statlige, fylkeskommunale og kommunale aktører, interesseorganisasjoner og næringslivsaktører som skal bidra til at målene nås i samsvar med nullvisjonen.

Statens vegvesen har et særskilt ansvar som sektoransvarlig. Fylkeskommunene og Trygg Trafikk har ansvar for å initiere samordning og samarbeid, og sørge for at de ulike delene av samarbeidsmodellen fungerer.

2.3.1 Barnas transportplan

Barn og unge er både dagens og framtidens trafikanter. Et godt transportsystem skal være trafikksikkert 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 trafikksikkerheten for barn og unge, herunder etablere en tilskuddsordning for å stimulere til lokalt arbeid for trygge skoleveier og nærmiljøer
- jobbe for nullvisjonen, det vil si at ingen mennesker skal bli hardt skadd eller drept i trafikken.



2.4. Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 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 ambisjoner og overordnede prioriteringer i NTP.

Formålet med tiltaksplanen er å operasjonalisere målene og innsatsområdene i NTP. Planen viser et bredt spekter av omforente og faglig forankrede tiltak, som vil bidra til at vi når etappemålet i NTP. Formålet med tiltaksplanen er å presentere et omforent og bredt spekter av faglig forankrede tiltak, i tillegg til å styrke samarbeidet mellom de sentrale trafikksikkerhetsaktørene. Tiltakene i tiltaksplanen skal sikre at vi har stø kurs mot etappemålet i NTP.

2.5. Regional transportplan Nordland 2022-2033

Hovedformålet med RTP 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 å utvikle de viktigste prioriteringene og tiltakene som må gjøres i fylket for å løse dagens og fremtidens transportbehov og transportløsninger. Planen skal omhandle hele transportsystemet i fylket og i tillegg temaer utenfor fylkeskommunens sine ansvarsområder.

Handlingsprogrammet 2022-2033 er Nordland fylkeskommunes tiltaksdel for gjennomføring av regional transportplan og danner grunnlaget for de årlige budsjettprosessene. Handlingsprogrammet tar utgangspunkt i fem plantema med hovedmål og strategier fra RTP.

I planens kapittel 4.4 er det satt opp hvilke tiltak som skal gjennomføres for å nå delmålet «*Fylkesvegnettet skal planlegges, bygges, driftes og forvaltes på en måte som tar hensyn til trafikksikkerhet, klima, miljø og natur*». Et av tiltakene er at alle kommuner i Nordland skal bli trafikksikre kommuner og med egen trafikksikkerhetsplan som bidrar til å nå nasjonale og regionale mål. Sømna kommune er allerede godkjent som trafikksikker kommune og arbeider nå med regodkjenning i 2026. Dette innebærer en systematisk oppdatering av trafikksikkerhetsplanen, gjennomføring av tiltak for trygge skoleveger og myke trafikanter, samt tett samarbeid med Nordland fylkeskommune og Trygg Trafikk for å sikre at kommunens arbeid er i tråd med nullvisjonen og regionale strategier.

2.6. Folkehelse og trafikksikkerhet

Jf. folkehelselovens § 4 skal kommunen bidra til å forebygge skade og lidelse innen de oppgaver og med de virkemidler kommunen er tillagt. Meld. St. 15 (2022–2023) Folkehelsemeldinga— Nasjonal strategi for utjamning av sosiale helseforskjellar omtaler blant annet det ulykkesforebyggende arbeidet generelt og trafikkulykkesforebygging spesielt. Her rettes det fokus på nullvisjonen og etappemålene for reduksjon i drepte og hardt skadde frem mot 2030.

Meldingen beskriver også tiltaket Trafikksikker kommune: “Skadeførebygging og trafikktryggleik utgjør derfor ein sentral del av ansvaret til kommunane. Trygg Trafikk har utvikla



godkjenningsordningane Trafikksikker kommune og Trafikksikker fylkeskommune for å rettleie kommunane til systematisk og samordna trafikksikkerhetsarbeid på tvers av relevante sektorar.”

3. Forankring, organisering og arbeid med kommunal trafikksikkerhetsplan i Sømna kommune

Trafikksikkerhetsarbeidet i Sømna kommune er forankret hos kommunedirektøren. Ansvaret for prosessen med å utarbeide en ny trafikksikkerhetsplan for perioden 2026–2029 er lagt til kommunalsjef for teknisk, landbruk og næring. Kommunen anser det som viktig at arbeidet er tydelig forankret hos kommunedirektøren, for å understreke at alle kommunens sektorer har et felles ansvar i trafikksikkerhetsarbeidet. Det er derfor avgjørende at hver enkelt kommunalsjef sikrer gjennomføring av tiltak innenfor sitt ansvarsområde.

4. Trafikksikkerhetssituasjonen i kommunen

Ulykker og skader i trafikken påfører menneskene som rammes store lidelser. De er også svært kostbare for samfunnet. Helse- og omsorgstjenestene i kommunene må ta store deler av regningen. Det lønner seg derfor å forebygge og jobbe helsefremmende.

I tillegg til de alvorligste trafikkulykkene og for mange hardt skadde, er det en underrapportering i den offisielle statistikken som gjør at ikke alle ulykker fanges opp. Dette gjelder spesielt for eneulykker med myke trafikanter og for ulykker med lettere skader.

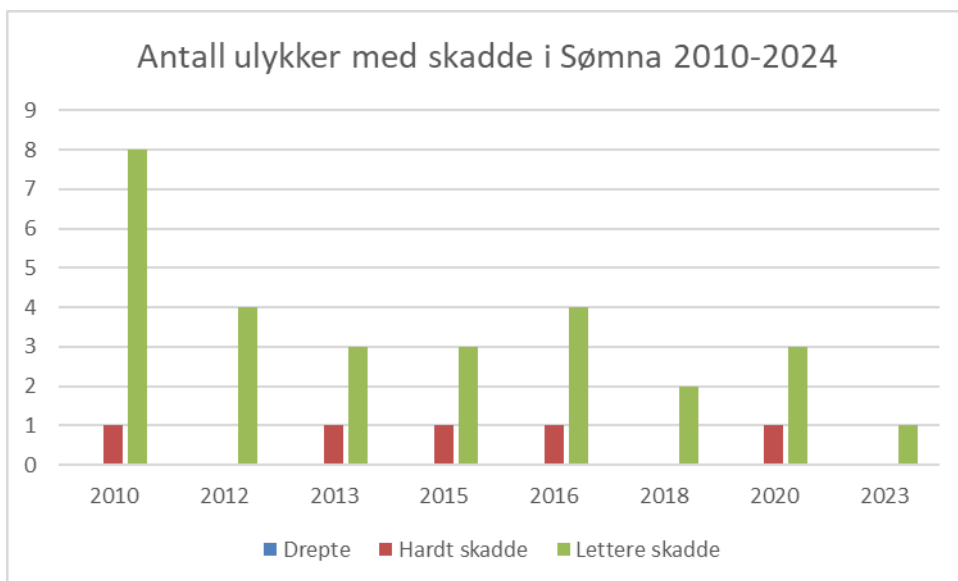
4.1. Ulykkessituasjonen / -utviklingen i Sømna kommune

Ulykkessituasjonen i Sømna kommune har vært relativt stabil over tid, med få registrerte personskadeulykker og ingen dødsulykker i perioden 2010–2024. Statistikk fra SSB og Statens vegvesen viser at antall ulykker varierer fra år til år, men ligger på et lavt nivå sammenlignet med nasjonale tall. Det er imidlertid viktig å være oppmerksom på underrapportering, særlig av eneulykker med myke trafikanter og ulykker som medfører lettere skader.

Kommunen har ikke registrert dødsulykker i perioden, men det er registrert flere ulykker med personskade, hovedsakelig på fylkesveier. Figurene under viser utviklingen i antall ulykker og fordeling på veityper. Disse tallene gir et viktig grunnlag for prioritering av tiltak i kommende planperiode.

4.2. Ulykkesstatistikk



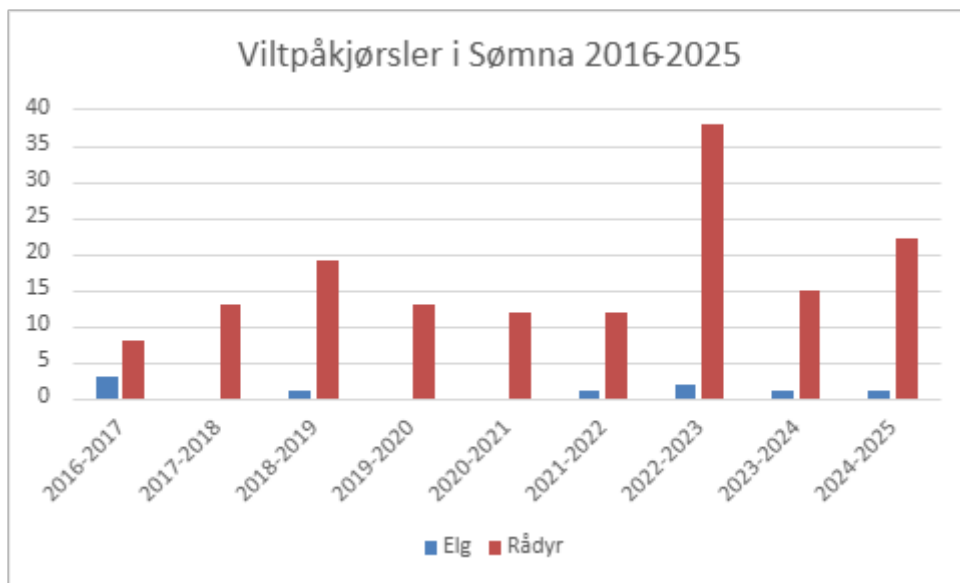


Figur 1: Antall trafikkulykker med skadde i Sømna fra 2010-2024. Årstall uten registrerte ulykker er skjult i tabellen. Ingen mennesker ble drept i en trafikkulykke innenfor gitt tidsrom i Sømna kommune. Kilde: SSB

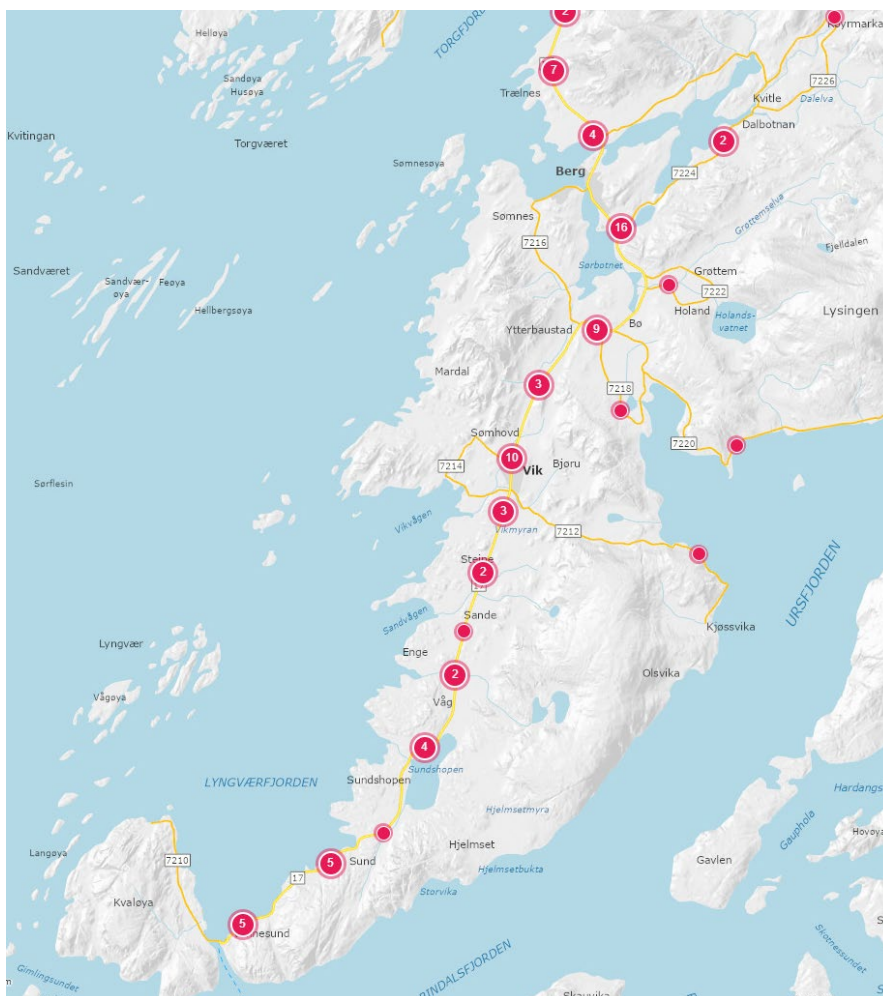


Figur 2: Antall ulykker fordelt på veitype. Kilde: SSB





Figur 3: Antall viltpåkjørsler i Sømna kommune fra 2016 til 2025. Kilde: SSB



Figur 4: Siden 2010 har de fleste trafikkulykker i Sømna kommune skjedd på fylkesveier. Kilde: Statens vegvesen (Vegkart)



4.3. Trafikksikkerhetsutfordringer i kommunen

De fleste ulykkene skjer på fylkesveier, spesielt langs FV17 som er hovedferdselsåren gjennom kommunen. Kommunens veinett består av 70 km fylkesveier og 57,5 km kommunale veier, men kun 3,4 km gang- og sykkelvei. Dette gir utfordringer for gående og syklende, og øker risikoen for ulykker i områder med blandet trafikk.

Sømna er en landbrukskommune med stor andel jordbrukstrafikk. Økt jordleieandel har medført mer transport av rundballer og landbruksutstyr på offentlige veier. I tillegg forventes økt tungtransport knyttet til biogassproduksjon og næringsutvikling. Dette, sammen med et betydelig vedlikeholdsetterslep på kommunale veier, utgjør en risiko som må håndteres gjennom målrettede tiltak.

Sømna kommune har per i dag ingen overordnet hovedplan for vei eller egen veistandard. I 2022 ble det imidlertid gjennomført en tilstandsrapport for det kommunale veinettet. Rapporten avdekket store variasjoner i kvaliteten, og flere veier og delstrekninger har betydelig forfall. Tilstandsrapporten er utarbeidet med utgangspunkt i Statens vegvesens veinormer for grus- og asfaltdekker.

5. Mål og innsatsområder

5.1. Visjon og mål

Sømna kommunes visjon i trafikksikkerhetsarbeidet skal være en nullvisjon. Det betyr at vi har en visjon om et transportsystem der ingen blir drept eller hardt skadd i trafikken. Nullvisjonen er en visjon og ikke et mål, men er noe å jobbe mot.

5.2. Innsatsområder og delmål

I Nasjonal Tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg er det satt opp en rekke tilstandsmål formulert som måltall. For å nå disse målene må det iverksettes tiltak.

Kommunen skal arbeide aktivt for å bidra til at vi oppnår 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 vegtrafikken.
- Jobbe systematisk med trafikksikkerhet innenfor alle kommunens sektorer.
- Ha gode systemer og rutiner for trafikksikkerhetsarbeid med konkrete tiltak og evaluering.
- Gjennomføre tiltak knyttet til fysiske tiltak, organisasjon, holdninger og adferd.

6. Handlingsdel med tiltaksliste



6.1. Organisatoriske tiltak

Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet

Sømna kommune har et samlet ansvar for innbyggernes helse, miljø og sikkerhet, og trafikksikkerhet inngår som en integrert del av dette ansvaret. For å sikre en tydelig og effektiv organisering er roller og ansvar plassert slik:

- Kommunedirektøren har det overordnede ansvaret for planlegging, gjennomføring og rapportering av trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen.
- Sektorledere og enhetsledere har ansvar for tiltak innen sine fagområder, i tråd med handlingsdelen i trafikksikkerhetsplanen (for eksempel oppvekst for skoleveg og opplæring, teknisk for drift og vedlikehold av kommunale veier, helse for tjenestereiser).
- Tverrfaglig samarbeid skjer gjennom faste møtepunkt og oppfølgingsrutiner mellom oppvekst, teknisk, helse og administrasjonen, og i dialog med eksterne aktører.

Sømna kommune følger opp innsatsområdene gjennom lokale tiltak tilpasset kommunens vegnett, risikobilde og tilgjengelige ressurser. Kommunen vil prioritere arbeid med fart, skoleveg, myke trafikanter, drift og vedlikehold, samt trygg gjennomføring av tjenestereiser. Videre skal kommunen opprettholde og videreutvikle godkjenningsordningen som Trafikksikker kommune.

Handlingsdelen i trafikksikkerhetsplanen viser konkret hvem som har ansvar for oppfølging, gjennomføring og evaluering av hvert tiltak, og fungerer som kommunens styringsverktøy for å sikre en tydelig og forpliktende organisering.

Trafikksikker kommune og andre organisatoriske tiltak

Trafikksikker kommune er et organisatorisk trafikksikkerhetstiltak og ei nasjonal godkjenningsordning i regi av Trygg Trafikk. Godkjenningsordningen bygger utelukkende på lover og forskrifter som kommunene allerede er pålagt å følge.

Gjennom godkjenningsordningen systematiseres trafikksikkerhetsarbeidet som et tverrfaglig og tverrsektorielt arbeid. For å bli godkjent som Trafikksikker kommune skal kommunen ha innarbeidet rutiner og systemer som kvalitetsikrer trafikksikkerhetsarbeidet.

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

Ivareta trafikksikkerhet i arealplaner

Trafikksikkerhet skal vurderes og vektlegges i all areal- og reguleringsplanlegging. Kommunen har som praksis å inkludere trafikksikkerhet i planbeskrivelsene og ved behandling av reguleringsplaner og byggesaker, med særlig fokus på trygge løsninger for gående, syklende og barn. I sjekklisten for byggesak er det eget punkt som omhandler trafikksikkerhet. I planperioden skal kommunen fortsette å ha tydelige retningslinjer og rutiner som sikrer at trafikksikkerhet blir en integrert og systematisk del av planprosesser.



Ivareta trafiksikkerhet for de ansattes tjenestereiser

Kommunen har utarbeidet retningslinjer for tjenestereiser som skal sikre helse, miljø og sikkerhet for alle ansatte. Disse retningslinjene er en integrert del av kommunens internkontrollsystem, i tråd med Internkontrollforskriften og bærekraftsdelmål 8.8 om et trygt og sikkert arbeidsmiljø. Arbeidet følges opp gjennom faste rutiner, tydelig ansvarsfordeling og årlig rapportering. Retningslinjene stiller krav til trafiksikker adferd for ansatte og samarbeidspartnere, og omfatter blant annet bruk av sikkerhetsbelte, håndtering av mobilbruk under kjøring og krav til kjøretøy. Kommunen legger også til rette for opplæring og e-læringskurs i trafiksikkerhet og HMS, slik at forebygging av ulykker blir en forpliktende og systematisk del av arbeidsdagen.

6.2. Fysiske tiltak

Kommunen har ansvar for å gjennomføre trafiksikkerhetstiltak på det kommunale vegnettet. For å sikre en helhetlig tilnærming til trafiksikkerhet, skal kommunen også bidra med innspill til tiltak på fylkesveger. Samhandlingen med Nordland fylkeskommune og Statens vegvesen ivaretas gjennom dialogmøter, deltakelse i regionale planprosesser og rapportering av lokale behov. Kommunen skal prioritere tiltak som reduserer risiko for ulykker, særlig for myke trafikanter og skoleveier, og sørge for at innspill til vegeiere er godt dokumentert og forankret i kommunens trafiksikkerhetsplan. Dette samarbeidet skal være systematisk og basert på gjeldende normer og retningslinjer, slik at tiltakene gir størst mulig effekt på trafiksikkerheten.

Prioritert liste for fysiske tiltak er vedlegg til planen.

6.3. Trafikantrettede tiltak med kommunalt ansvar

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. Denne oversikten blir oppdatert med ny tiltaksplan i mars 2026. Se vedlegg 1 for oversikt.

Fart

Kommunen skal:

- som arbeidsgiver påvirke sine ansatte i tjeneste til å opptre med minst mulig risiko i trafikken.
- forankre retningslinjene for tjenestereiser i alle sektorer.
- ha trafiksikkerhet som årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU).
- 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.
- sørge for at ansatte gjennomfører e-læringskurs i Trafiksikkerhet og HMS (utviklet på KS-læring plattform av Trygg Trafikk).



Rus

Kommunen har:

- nulltoleranse for bruk av rusmidler ved bruk av kjøretøy.

Beltebruk og riktig sikring av barn

Kommunen skal:

- alltid velge busser med 3-punktsbelte ved leie av busser til transport i kommunal regi.
- i retningslinjene for tjenestereiser, uttrykke en tydelig forventning om at alle kommunens ansatte bruker sikkerhetsbelte ved transport i tjeneste. Dette gjelder både bil og buss.
- gjennom helsestasjonenes 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 barnehagene følger ovennevnte tiltak.

Uoppmerksomhet

Kommunen skal:

- i retningslinjene for tjenestereiser, uttrykke en tydelig forventning om at alle kommunens ansatte i minst mulig grad bruker utstyr som tar oppmerksomheten 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.
- ved inngåelse av avtaler/anbud stille krav til trafiksikkerhet.

Barn (0-14 år)

Kommunen skal:

- legge til rette for at flere kan sykle eller gå til skolen.
- arbeide for trafiksikre soner rundt skolene, som blant annet innebærer tiltak knyttet til holdninger og adferd til både barn og voksne.
- vurdere rett til skoleskyss i henhold til bestemmelser for særlig farlig eller vanskelig skolevei.
- oppfylle forpliktelsene som inngår i Trafikksikker kommune for kommunale skoler og barnehager.
 - sørge for at ansatte i barnehager og skoler har tilstrekkelig kompetanse for å gjennomføre god trafikkopplæring i tråd med gjeldende rammeverk.
 - i samarbeid med elevenes foresatte ha fokus på trafiksikkerhet og forebygging av ulykker, og dette skal inngå i årsplaner.
 - sørge for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i Kunnskapsløftet.
 - ta i bruk læringsressurser om trafiksikkerhet i barnehager og i skolen.
- påvirke til at private barnehager skal være godkjent som Trafikksikker barnehage.
- stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet.
- stimulere lag og foreninger til at barn og ungdom sikres best mulig transport, med lavest mulig risiko, til og fra fritidsaktiviteter.



Ungdom og unge førere

Kommunen skal:

- ta i bruk læringsressurser om trafiksikkerhet i undervisningen på ungdomstrinnet.
- sørge for nødvendig kompetanse for å tilby valgfaget trafikk på ungdomstrinnet.
- tilby trafikalt grunnkurs som en del av valgfag trafikk.
- fremme saker om trafiksikkerhet for kommunens ungdomsråd.
- sørge for at kommunens ungdomsråd gis kompetanse om trafiksikkerhet.
- stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet.

Eldre trafikanter

Kommunen skal:

- legge til grunn universell utforming ved fysisk utforming av veier og gangfelt for å ivareta eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse.
- stimulere pensjonistforeninger til å innlemme tema trafiksikkerhet i sin virksomhet.
- legge til rette for at trafiksikkerhet blir tema i kommunens eldreråd.

Gående og syklende

Kommunen skal:

- årlig sette søkelys på betydningen av at syklister og fotgjengere bruker personlig sikkerhetsutstyr i trafikken, som sykkelhjelmer og reflekser.

Motorsykkel og moped

Kommunen skal:

- sørge for nødvendig kompetanse for å tilby valgfaget trafikk på ungdomstrinnet.
- tilby trafikalt grunnkurs som en del av valgfag trafikk.

Møteulykker og utforkjøringsulykker

Kommunen skal:

- melde inn eventuelle behov for fysisk sikring på riksveg og fylkesveg til vegeier for å forebygge møteulykker eller utforkjøring.

Drift og vedlikehold

Kommunen skal:

- beholde og videreutvikle det daglige trafiksikkerhetsfokus i kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold.

Bruk av ny teknologi i trafiksikkerhetsarbeidet

Kommunen skal:

- legge inn krav om automatisk nødbrems, feltskiftevarsler og fotgjengervarsel i anbud ved kjøp/leasing av nye kommunale kjøretøy.



Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter

Kommunen skal:

- regodkjennes som Trafikksikker kommune.

Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget

Kommunen skal:

- i tillegg til oversikt over offentlig ulykkesstatistikk, belyse trafikksikkerhetssituasjonen med supplerende/andre opplysninger som f.eks. observert adferd og bruk av kjøretøy i kommunen.

Se vedlegg 2 for kommunens innsatsområder i planperioden.

6.4. Kommunens vurdering av farlig eller vanskelig skolevei

Barn som ferdes i trafikken er alltid utsatt for en viss risiko, men for å ha rett til gratis skoleskyss må det foreligge en særlig risiko. Det innebærer at trafikkforholdene er mer krevende enn det som normalt kan forventes at eleven mestrer.

Ved vurdering av om en skolevei er «særlig farlig eller vanskelig», gjør kommunen både en objektiv og en subjektiv vurdering:

- Objektiv vurdering: Kartlegging av veien og trafikkforholdene, med momenter som fartsgrense, trafikk tetthet, tilrettelegging for fotgjengere, veibredde, sikt, gangfelt, belysning og kryss. Det tas også hensyn til årstidsvariasjoner som lys, føre og brøyting.
- Subjektiv vurdering: Vurdering av elevens forutsetninger for å ferdes trygt, som alder, utvikling, syn og hørsel. Her legges det vekt på barnets beste i tråd med Grunnloven § 104 og barnekonvensjonen art. 3.

Kommunen kan velge alternative løsninger, som å foreslå tryggere ruter eller sette inn andre tiltak. Hvis det oppstår tvil, kan kommunen rådføre seg med Statens vegvesen, Trygg Trafikk eller andre aktuelle myndigheter.

6.5. Samarbeid om kontrolltiltak

Kommunen har samarbeid med lokalt politi og UP gjennom Politirådet på Sør-Helgeland. Statens vegvesen ivaretas gjennom møter med Nordland fylkeskommune og lokal entreprenør som ivaretar fylkesveien på oppdrag fra fylkeskommunen.

6.6. Prioritering av tiltak

Arbeidet med en trafikksikkerhetsplan vil ofte avdekke flere behov og ønsker enn det er ressurser til å gjennomføre. Dette gjelder særlig fysiske tiltak, som krever store investeringer og lange prosesser, men også organisatoriske og trafikantrettede tiltak kan kreve ekstra ressurser. En sentral del av planarbeidet blir derfor å prioritere hvilke tiltak som skal gjennomføres i planperioden.



For å sikre en tydelig og realistisk prioritering bør det fastsettes kriterier som bygger på planens mål, innsatsområder og delmål, samt forventet effekt på ulykkesreduksjon. Antall kriterier bør begrenses, og de bør vektles eller rangeres slik at tiltakene som gir størst effekt og er mest gjennomførbare løftes frem. Eksempler på prioriteringskriterier kan være:

1. Tiltak rettet mot barn og unge
2. Tiltak som styrker trafiksikkerheten for gående og syklende
3. Tiltak med dokumentert god effekt på ulykker

6.7. Budsjettmessige og administrative konsekvenser

Trafiksikkerhetstiltakene i denne planen skal innarbeides i økonomiplanen. Tiltak som går over flere år og tiltak med oppstart planperioden, prioriteres i budsjettet hvert år fra 2026 til og med 2029.

Enhetsledere har ansvaret for å innarbeide utgiftene innenfor eget budsjettområde.

7. Oppfølging, evaluering og rullering

Det rapporteres årlig på status for tiltakene i trafiksikkerhetsplanen. Enhetene leverer sine vurderinger, og kommunedirektøren legger en samlet rapport fram for kommunestyret. Handlingsdelen oppdateres årlig.

Evalueringen bør omfatte:

1. Måloppnåelse for forrige trafiksikkerhetsplan
2. Gjennomføring av tiltak fra forrige trafiksikkerhetsplan
3. Overordnet vurdering av trafiksikkerhetsplanen



8. Vedlegg

Vedlegg 1 Tiltaksområder fra Nasjonal tiltaksplan 2022-2025

Innsatsområde	Tilstandsmål/tilstandsformulering
Fart	Innen 2026 skal 72 prosent av kjøretøyene overholde fartsgrensen (2021 = 60,1 prosent).
Rus	Innen 2026 skal maksimalt: 0,1 prosent av trafikkarbeidet utføres under påvirkning av alkohol over 0,2 promille (2016/2017 = 0,2 prosent). 0,4 prosent av trafikkarbeidet utføres under påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen (2016/2017 = 0,7 prosent).
Beltebruk og riktig sikring av barn	Innen 2026 skal: 98,5 prosent av alle førere og forsetepassasjerer i lette biler bruke bilbelte (2019 = 97,4 prosent). 95 prosent av alle førere i tunge godsbiler bruke bilbelte (2019 = 86,5 prosent) 75 prosent av alle barn i alderen 1-3 år være sikret bakovervendt når de sitter i bil (2021 = 65 prosent). 85 prosent av alle barn i alderen 1-8 år være riktig sikret i bil (2021 = 82 prosent).
Uoppmerksomhet	I planperioden 2022-2025 vil aktørene fortsette og videreutvikle arbeidet for å få ned antall ulykker som skyldes uoppmerksomhet på grunn av distraksjon.
Barn (0-14 år)	I planperioden 2022-2025 skal det være minst to år uten omkomne barn i trafikken i alderen 0-14 år. I samme periode skal det i gjennomsnitt ikke være mer enn 15 drepte og hardt skadde barn per år.
Ungdom og unge førere	I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for bilførere i alderen 18 og 19 år å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn gjennomsnittet for årene 2018 og 2019.
Eldre trafikanter	I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for: - Bilførere i aldersgruppen 75+ å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per kjørte km). - Fotgjengere i aldersgruppen 75+ å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per gåkm).
Gående og syklende	I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for: - Fotgjengere å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per gåkm). - Syklister å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per sykkelkm) Innen 2026 skal: 75 prosent av syklistene bruke sykkelhjelmer (2019 = 65,9 prosent). 53 prosent av fotgjengerne bruke refleks på belyst vei i mørke (2021 = 46 prosent).
Motorsykkel og moped	I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for å bli drept eller hardt skadd på henholdsvis moped, lett motorsykkel og tung motorsykkel være 25 prosent lavere enn i perioden 2017-2020 (per personkm).
Godstransport på vei	I 2026 skal minst 30 prosent av alle godskjøretøy med tillatt totalvekt > 3,5 tonn og minst 45 prosent av alle varebiler med tillatt totalvekt ≤ 3,5 tonn hverken ha 2er eller 3er feil ved periodisk kjøretøykontroll. (2020 = 27,1 prosent > 3,5 tonn og 39,5 prosent ≤ 3,5 tonn).
Møteulykker og utforkjøringsulykker	- Innen 1/1-2028 skal 60 prosent av trafikkarbeidet på riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere foregå på møtefrie veier (1/1- 2021 = 53,3 prosent). - Det skal gjennom en systematisk tilnærming arbeides for å redusere risikoen for alvorlige utforkjøringsulykker på riksveier og fylkesveier.
Drift og vedlikehold	I planperioden 2022-2025 vil veieierne beholde og videreutvikle det daglige trafikksikkerhetsfokus i kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold.
Bruk av ny teknologi i trafikksikkerhetsarbeidet	Norge skal ligge langt framme innenfor intelligente transportsystemer, der vei- og kjøretøyteknologi inngår, og tilgjengelige systemer som bedrer trafikksikkerheten er tatt i bruk. På førersiden skal opplæring være tilpasset ny teknologi.
Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter	Innen 1/1-2026 skal: - Minst 200 kommuner være godkjent som Trafikksikker kommune (31/12-2021 = 130 kommuner + 1 bydel (i Oslo)). - Et flertall av fylkeskommunene være godkjent som Trafikksikker fylkeskommune (31/12-2021 = 2 fylkeskommuner). - Det finnes og være tatt i bruk verktøy for organisatorisk trafikk- sikkerhetsarbeid som er relevante for alle private virksomheter der ferdsel i veitrafikken er en sentral del av virksomheten.
Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget	- Det skal foreligge oppdatert og ny kunnskap som gjør oss i stand til å gjøre gode prioriteringer for å sikre en reduksjon i drepte og hardt skadde i samsvar med ambisjonsnivået i NTP 2022-2033. - Det skal være etablert et system for skaderegistrering som blant annet bidrar til at det i NTP 2026-2037 kan settes en ambisjon for reduksjon i drepte og hardt skadde basert på det reelle omfanget. - Det skal foreligge oppdaterte beregningsverktøy som grunnlag for prioriteringer gjeldende fra og med 2026.



Vedlegg 2 Skjema for kommunens innsatsområder i planperioden

Innsatsområde	Kommunen skal	Ansvarlig	Når
Fart	påvirke sine ansatte i tjeneste til å opptre med minst mulig risiko i trafikken.	Områdeledere	
	Forankre retningslinjer for tjenestereiser i alle sektorer.	Områdeledere	
	ha trafikkisikkerhet som årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU).	Leder personal og fellestjenester	
	stille krav til samarbeidspartnere om trafikkisikker adferd (transporttjenester og vei og vedlikeholdstjenester) ved kjøp av transporttjenester som innarbeides i anbudsdokumentene.	Områdeledere	
	gjennomføre kurs/gi opplæring for alle ansatte i trafikkisikkerhet og HMS.	Områdeledere	
	Sørge for at ansatte gjennomfører e-læringskurs i Trafikkisikkerhet og HMS.	Områdeledere	
Rus	nulltoleranse for bruk av rusmidler ved bruk av kjøretøy.	Alle ansatte	
Beltebruk og riktig sikring av barn	alltid velge busser med 3-punktsbelte ved leie av busser til transport i kommunal regi.	Alle ansatte	
	i retningslinjene for tjenestereiser, uttrykke en tydelig forventning om at alle kommunens ansatte bruker sikkerhetsbelte ved transport i tjeneste. Dette gjelder både bil og buss.	Alle ansatte	
	gjennom helsestasjonenes virksomhet ha økt fokus på temaet barn i bil og da spesielt at barna skal sitte sikret bakovervendt i bil til de er minst fire år.	Områdeleder	
	i kommunale barnehager gjennomføre tiltak for å øke fokus på sikring av barn i bil.	Områdeleder	
	oppfordre til at også private barnehagene følger ovennevnte tiltak.	Sømna kommune	
Uoppmerksomhet	i retningslinjene for tjenestereiser, uttrykke en tydelig forventning om at alle kommunens ansatte i minst mulig grad bruker utstyr som tar oppmerksomheten fra føreren.	Kommunedirektør	
	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.	Kommunedirektør	
	ved inngåelse av avtaler/anbud stille krav til trafikkisikkerhet.	Områdeleder	
Barn (0-14)	vurdere rett til skoleskys i henhold til kriterier for særlig farlig eller vanskelig skolevei.	Områdeleder	
	arbeide for trafikkisikre soner rundt skolene, som blant annet innebærer tiltak knyttet til holdninger og adferd til både barn og voksne.	Områdeleder	
	legge til rette for at flere kan sykle eller gå til skolen.	Områdeleder	



	• oppfylle forpliktelsene som inngår i Trafikksikker kommune for kommunale skoler og barnehager.	Områdeleder	
	• påvirke til at private barnehager skal være godkjent som Trafikksikker barnehage.	Sømna kommune	
	• påvirke private skoler til å få godkjenning som Trafikksikker skole.	Sømna kommune	
	• oppfylle forpliktelsene som inngår i Trafikksikker kommune for kommunale skoler og barnehager.	Områdeleder	
	• sørge for at ansatte i barnehager og skoler har tilstrekkelig kompetanse for å gjennomføre god trafikkopplæring i tråd med gjeldende rammeverk.	Områdeleder	
	• stimulere lag og foreninger til at barn og ungdom sikres best mulig og at voksne som transportører kjører med lavest mulig risiko til og fra fritidsaktiviteter.	Sømna kommune	
	• stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet.	Sømna kommune	
	• i samarbeid med elevenes foresatte ha fokus på trafikksikkerhet og forebygging av ulykker, og dette skal inngå i årsplaner.	Områdeleder	
	• sørge for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i Kunnskapsløftet.	Områdeleder	
	• ta i bruk læringsressurser om trafikksikkerhet i barnehager og i skolen.	Områdeleder	
Ungdom og unge førere	• sørge for nødvendig kompetanse for å tilby valgfaget trafikk på ungdomstrinnet.	Områdeleder	
	• tilby trafikkalt grunnkurs som en del av valgfag trafikk.	Områdeleder	
	• stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet fremme saker om trafikksikkerhet for kommunens ungdomsråd.	Områdeleder	
	• sørge for at kommunens ungdomsråd gis kompetanse om trafikksikkerhet.	Områdeleder	
	• ta i bruk læringsressurser om trafikksikkerhet på ungdomstrinnet.	Områdeleder	
Eldre trafikanter	• legge til grunn universell utforming ved fysisk utforming av veger og gangfelt for å ivareta eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse.	Områdeleder	
	• stimulere pensjonistforeninger til å innlemme tema trafikksikkerhet i sin virksomhet.	Områdeleder	
	• legge til rette for at trafikksikkerhet blir tema i kommunens elderråd.	Områdeleder	
Gående og syklende	• årlig sette søkelys på betydningen av at syklist og fotgjenger bruker personlig sikkerhetsutstyr i trafikken, eksempelvis sykkelhjelme og reflekser.	Områdeleder	
Møteulykker og utforkjøringsulykker	• Melde inn eventuelle behov for fysisk sikring på fylkesvei til Nordland fylkeskommune for å forebygge møteulykker eller utforkjøring.	Områdeleder	
Drift og vedlikehold	• beholde og videreutvikle det daglige trafikksikkerhetsfokus i kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold.	Områdeleder	
Fysiske tiltak, kommunal vei (prioritert rekkefølge)			
Fysiske tiltak riks- og fylkesvei	Dialogmøte med fylkeskommunen	Områdeleder	



