



Drangedal kommune

Trafikksikkerhetsplan

2023 – 2030



14.08.2023

Vedtatt av kommunestyret i Drangedal kommune 07.09.2023

Innhold

1.	SAMMENDRAG /FORORD.....	4
2	INNLEDNING	4
2.1	Historikk.....	4
2.2	Organisering av kommunens trafikksikkerhetsarbeid	5
2.3	Samarbeidspartnere.....	5
3	OVERORDNEDE FØRINGER	6
3.1	FNs bærekraftsmål	6
3.2	Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering..	6
3.3	Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033	6
3.4	Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg (2022-2025)	7
3.5	Regional plan for trafikksikkerhet	7
3.6	Folkehelse og trafikksikkerhet.....	7
3.7	Trafikksikker kommune	8
4	ULYKKESSITUASJONEN / -UTVIKLINGEN I DRANGEDAL KOMMUNE.....	8
4.1	Trafikksikkerhetsutfordringer i kommunen	8
4.2	Analyse av ulykkene.....	9
5	MÅL OG STRATEGI FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET I DRANGEDAL KOMMUNE.....	9
5.1	Målsettinger	9
5.2	Strategi.....	10
6	KOMMUNALE TILTAK	10
6.1	Fart	10
6.2	Rus	11
6.3	Beltebruk og riktig sikring av barn	11
6.4	Uoppmerksomhet	11
6.5	Barn (0 – 14 år)	12
6.6	Ungdom og unge førere	13
6.7	Eldre trafikanter	13
6.8	Gående og syklende.....	13
6.9	Motorsykel og moped.....	14
6.10	Godstransport på vei.....	14
6.11	Møteulykker og utforkjøringsulykker.....	14
6.12	Drift og vedlikehold	14
6.13	Bruk av ny teknologi i trafikksikkerhetsarbeidet	15
6.14	Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter	15

6.15 Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget	15
6.16 Fysiske tiltak	15
7 ØKONOMI	16
8 EVALUERING, RULLERING	16
9 VEDLEGG	16
Vedlegg 1 – Rutiner for trafiksikkerhet i barnehagene i Drangedal.....	16
Vedlegg 2 – Rutiner for trafiksikkerhet ved skolene i Drangedal.....	16
Vedlegg 3 – Retningslinjer for trafiksikre tjenestereiser	16
Vedlegg 4 – Rutiner for drift og vedlikehold av kommunale veier	16
Vedlegg 5 - Foreløpig handlingsdel trafiksikkerhetsplan 2023-2030 Drangedal kommune	16
Vedlegg 6 - Forslag til innspill til tiltak på fylkesveinettet.....	16
Vedlegg 7 - Status handlingsdel 2019 – 2022	17

Revisjon av gjeldende plan er gjort:

Revidert dato	Hva er gjort	Revidert av
3. mars 2026	Punkt 6.5 Språkvask av tekst rundt regler for skoleskyss i henhold til opplæringsloven	Lillian Rosland, Gøran Hiemdal og Hilde Tveit Kirkeby

1. SAMMENDRAG /FORORD

Kommunene har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale veinettet. Som veieier, har kommunen også et spesifikt ansvar for trafikksikkerhetstiltak på kommunale veier. I henhold til folkehelseloven og plan- og bygningsloven har kommunen et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker lokalt. Kommunene har ansvar og virkemidler som kan bidra til økt innsats i det lokale trafikksikkerhetsarbeidet. De er store arbeidsgivere og eiere av barnehager og skoler.

Trafikksikkerhet handler om å kunne bevege seg trygt i sitt lokalmiljø, enten man er fotgjenger, syklist eller bilist – barn, ungdom eller voksen.

Kommunen har i arbeidet med revisjon av trafikksikkerhetsplan for Drangedal kommune valgt å bruke mal for kommunal trafikksikkerhetsplan utarbeidet av Trygg Trafikk. Planen vil derfor avvike noe fra den forrige trafikksikkerhetsplanen i blant annet oppsett. Innholdet skal være likt eller mer utfyllende.

Revisjonen av trafikksikkerhetsplanen i Drangedal kommune bygger på:

- Drangedal kommune Trafikksikkerhetsplan 2019 – 2022
- Revidert handlingsdel trafikksikkerhet 2020
- Tillegg til gjeldende trafikksikkerhetsplan Drangedal kommune – presisering av spesielt farlig skolevei i Drangedal kommune.
- Håndbok V722 Kommunale trafikksikkerhetsplaner
- Veileder for trafikksikker kommune

Trafikksikkerhetsarbeidet for alle trafikantgrupper er viktig folkehelseiltak. Trafikksikkerhetsplanen har fokus på helseperspektivet som er et satsningsområde for kommunen.

Det er viktig at det settes av nødvendige bevilgninger til arbeidet med trafikksikkerhetstiltak i arbeidet med kommunens budsjett.

2 INNLEDNING

2.1 Historikk

Drangedal kommune har utarbeidet trafikk sikkerhetsplaner siden 1997. Kommunen ble godkjent som trafikk sikker kommune i 2017 og re godkjent i oktober 2020. Planen er at kommunen skal re-godkjennes som trafikk sikker kommune i november 2023.

2.2 Organisering av kommunens trafikk sikkerhetsarbeid

Trafikk sikkerhetsarbeidet i Drangedal kommune er forankret hos Kommunedirektøren og i kommunedirektørens ledergruppe. Dette synliggjør at alle sektorer må ta sin naturlige del av ansvaret med trafikk sikkerhet. Det er viktig at tiltak i planen følges opp av kommunalsjefene for de ulike kommunalområdene.

Kommunedirektøren rapporterer årlig til kommunestyret om trafikk sikkerhetsarbeidet i kommunen.

Ansvaret for prosessen med å utarbeide den nye trafikk sikkerhetsplanen for perioden 2023 til 2030 er tillagt beredskapskoordinator Hilde Tveit Kirkeby og enhetsleder for vei og park Solfrid Klodvik. Det er hovedutvalg for plan, teknikk, næring og miljø som er kommunens trafikk sikkerhetsutvalg, koordineringen av planarbeidet er gjort i samarbeid med dem.

Arbeidet startet opp i februar 2023. Planen er utarbeidet som en temaplan og vi har lagt opp til en bred medvirkning i planprosessen. Etter anmodning fra Vestfold og Telemark fylkeskommune er planen utarbeidet for en periode på åtte år. Dette fordi mange av tiltakene tar tid å gjennomføre og en kan skape en mer forutsigbarhet i forhold til arbeidet med planen.

Utfordringer knyttet til fylkesveiene i Drangedal er lagt ved som eget vedlegg. Dette fordi vi tenker det er viktig at Vestfold og Telemark fylkeskommunen har stor fokus på utfordringene vi har i Drangedal. Fylkesveiene er hoved-ferdselsåre i kommunen og vi har lange avstander mellom de ulike grendene. I tillegg til at innbyggerne benytter fylkesveinettet i sin daglige ferdsel innad i kommunen, har Drangedal også mange som pendler til og fra kommunen. Det er også høy andel av hyttetraffikk gjennom kommunen.

Det er utarbeidet en egen handlingsdel til trafikk sikkerhetsplanen. Her har det vært fokus på utfordringer på det kommunale veinettet og det legges opp til at handlingsdelen kan revideres hvert annet år i planperioden. Første gang i 2025.

2.3 Samarbeidspartnere

Fylkeskommunen har etter § 40 a i vegtrafikkloven ansvar for å fremme trafikk sikkerhet. Vestfold og Telemark fylkeskommune har som vegeier ansvar for fylkesvegnettet. Fylkeskommunen er regional planmyndighet og har ansvar for regional planlegging etter plan og bygningsloven. Fylkeskommunen har en rolle som regional utviklingsaktør. Dette innebærer å se sammenhengen mellom ulike sektorer, skape sammenhenger mellom ulike aktører og utvikle strategier for å fremme ønsket samfunnsutvikling i egen region.

Trygg Trafikk er en landsomfattende organisasjon for det frivillige trafikk sikkerhetsarbeidet og virker som et bindeledd og møteplass mellom dette og de offentlige myndigheter, som har ansvar for trafikk sikkerheten. Trygg Trafikk ha to hovedarbeidsområder:

- Kompetansesenter for trafikk opplæring av barn og unge
- Pådriver og kunnskapsformidler

Politiet har ansvar for kontroll og overvåking av trafikken. Foruten lokalt politi har utrykningspolitiet et særlig ansvar for trafikk tjenesten på stamveinettet og på spesielt ulykkesbelastede strekninger. Kontroll av fart, rus, verneutstyr og aggressiv kjøring er de viktigste kontrollformer for å redusere

antall drepte og hardt skadde. Politiet har også en viktig rolle i det forebyggende trafikksikkerhetsarbeidet.

Helsedirektoratet har et ansvar for forebyggende helsearbeid, har initiert arbeidet med Trygge lokalsamfunn og skal bidra i arbeidet med «aktive skolebarn». Leger, psykologer og optikere har et ansvar for at kravene til helse er oppfylt av mennesker som har eller skal ha førerrett. Statsforvalteren og helsetilsynet har ansvaret for forvaltningen av førerkortforskriftens helsekrav og tilsyn med helselovgivningen. Statsforvalteren behandler søknader om dispensasjoner og gir råd til helsepersonell, politi, trafikkstasjoner og brukere. En særlig viktig oppgave er innskjerpingen av helsepersonellets vurdering og meldeplikt.

Drangedal kommune spiller en viktig rolle i trafikksikkerhetsarbeidet. Kommunen har ansvar for de kommunale veiene både når det gjelder planlegging, bygging, utbedring og vedlikehold. Virksomhet for «vei og park» spiller her en viktig rolle. Kommunen som planmyndighet er gjennom arealplanlegging med på å bestemme hvordan lokalsamfunnet skal utvikles, og har et ansvar for å samordne areal og transportplanlegging.

Det er et høyt fokus på trafikksikkerhet i alle kommunalområder i Drangedal kommune.

Det har blitt laget felles retningslinjer for trafikksikkerhet for alle de ulike kommunalområdene og disse ligger som vedlegg til denne planen.

3 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)
 - Barnas transportplan
- Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025
- Regional transportplan eller tilsvarende

3.1 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 god helse, god utdanning, bærekraftige byer og samfunn og samarbeid for å nå målene.

[FNs bærekraftsmål](#)

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

Regjeringen legger til grunn at Norge er verdensledende innen trafikksikkerhet på veg, 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 nullvisjonen som et av hovedmålene for transportpolitikken.

[Meld. St. 40 \(2015–2016\) \(regjeringen.no\)](#)

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

Det overordnede målet for Nasjonal transportplan 2022–2033 er:

«Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050.»

Nullvisjonen, visjonen om null antall drepte og hardt skadde i norske vegtrafikkulykker, er ett av de fem likestilte handlingsstrategiene i Nasjonal transportplan, og ligger til grunn for trafiksikkerhetsarbeidet i Norge.

[Meld. St. 20 \(2020–2021\) - regjeringen.no](#)

Barnas transportplan

Barn og unge er både dagens og framtidens 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.

[Meld. St. 20 \(2020–2021\) - regjeringen.no](#)

3.4 Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg (2022-2025)

Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet 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.

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 at vi har stø kurs mot etappemålet i NTP.

[Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet 2022-2025 \(regjeringen.no\)](#)

3.5 Regional plan for trafiksikkerhet

Vestfold og Telemark fylkeskommune jobber med en regional plan for trafiksikkerhet som våren 2023 sendes ut på høring. Den regionale planen for trafiksikkerhet er forankret i de nasjonale planene og formålet er å fastsette mål, strategier og tiltak og gi føringer og retning for fylkeskommunens arbeid. Planen skal sikre samarbeid om trafiksikkerhet mellom de ulike aktørene i fylket og bidra til å styrke trafiksikkerhetsarbeidet.

Det skal utvikles handlingsprogram til regional plan for trafiksikkerhet. I og med at Vestfold og Telemark fylkes skal splittes, legges det opp til et handlingsprogram for hver av de nye fylkene. Trafiksikkerhetsaktørene i fylket vil bli invitert til å komme med innspill til handlingsprogram.

3.6 Folkehelse og trafiksikkerhet

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.

Regjeringen vil i tråd med Meld. St. 19 (2014-2015) Folkehelsemeldingen mestring og muligheter, forsterke det tversektorielle samarbeidet for å forebygge ulykker. Det er viktig at kommunen integrerer det ulykkesforebyggende arbeidet generelt, og trafiksikkerhetsarbeidet spesielt i sitt folkehelsearbeid.

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

3.7 Trafikksikker kommune

Trafikksikker kommune er et organisatorisk trafikksikkerhetstiltak og ei 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).

Drangedal kommune ble godkjent som trafikksikker kommune i 2017 og re-godkjent i oktober 2020.

4 ULYKKESSITUASJONEN / -UTVIKLINGEN I DRANGEDAL KOMMUNE

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.

De nasjonale tallene for vegtrafikkulykker har i mange år vist en svært positiv utvikling med stadig færre drepte og hardt skadde. Både i 2022, og så langt i 2023 har dette dessverre snudd, og antall omkomne på vegene har hatt en urovekkende økning i nevnte periode. Dette viser at det må holdes et kontinuerlig høyt trykk på trafikksikkerhetsarbeidet både på nasjonalt, regionalt og kommunalt nivå. De nasjonale målene er å redusere tallet på antall drepte og hardt skadde til maksimalt 350 innen 2030, altså en halvering av dagens nivå i tråd med etappemålene mot nullvisjonen.

En rapport utgitt av Trygg Trafikk viser at dekningsgraden for registrering av meget alvorlige og alvorlig ulykker bare er 37 %, og for lettere grad av skade bare er 15 %.

På den bakgrunn er det grunn til å anta at disse tallene reelt sett er mye høyere.

I tillegg til de alvorligste trafikkulykkene skjer et høyt antall skader på veiene som ikke inngår i den offisielle ulykkesstatistikken fordi de ikke blir rapportert til politiet. Dette gjelder spesielt for eneulykker myke trafikanter.

4.1 Trafikksikkerhetsutfordringer i kommunen

De største trafikksikkerhetsutfordringene i kommunen er knyttet til fylkesveinettet. Drangedal er en pendler og hytte kommune, så det er mye trafikk inn og ut av kommunen hver dag hele uka. Det er også store avstander mellom grendene i kommunen, og mange er avhengige av bil for å komme til og fra jobb, levering i barnehage, skole/ SFO etc.

Kommunen får mange henvendelser fra innbyggere i forhold til gangfelt og nedsatt fartsgrense. Kommunen har god dialog med Vestfold og Telemark fylkeskommune som er veieier og som fatter vedtak i denne type saker.

Gangfelt: Gangfelt er i utgangspunktet et framkomlighetstiltak for gående der det er så mye trafikk at det er vanskelig å krysse vegen. Det bør derfor alltid gjennomføres en behovsvurdering før en anlegger gangfelt. De gangfeltene som skal bestå må ha skilt og oppmerking. I tillegg bør følgende kriterier være til stede: et trygt sted å stå på hver side, god sikt mellom trafikantene, lav hastighet og god belysning (intensivbelysning om mulig).

Fartsgrenser: Det er viktig at disse brukes konsekvent og ensartet, og det finner kriterier som gir rammer for hvordan disse skal brukes. Fartsgrenser skal avspeile aktivitetsnivået langs en veg og retningslinjene legger derfor stor vekt på antall avkjørsler langs vegen og aktivitet av myke trafikanter.

4.2 Analyse av ulykkene

Det er utarbeidet en egen ulykkes statistikk for Drangedal for perioden 2017-2021. Tallene er hentet fra Statens Vegvesen sin database «TRINE».

Tabellen under viser oversikt over de ulike ulykkene som er registrert innenfor Drangedal kommune i perioden 2017 – 2021

År	Ulykker	Dødsulykke	Ulykke med hardt skadde	Ulykke med lettere skadde
2021	8	0	2	6
2020	14	1	1	12
2019	7	1	2	4
2018	14	0	0	14
2017	8	1	2	5

En kan gjøre uttrekk fra databasen «TRINE» for å se på hvilken type vei som de ulike ulykkene skjedde i perioden 2017 – 2021.

I perioden 2017 til 2021 var det totalt tre dødsulykker, 5 hardt skadde og 42 lettere skadde etter ulykker på fylkesveiene i Drangedal. For de kommunal veien er tallet en hardt skadet og to lettere skadde. I tillegg er to lettere skadde på skogsbilveiene.

Når en sammenligner tallene for perioden 2013 – 2017 så har antall ulykker i femårs perioden gått ned fra 61 til 41 i perioden 2017 – 2021. Men dessverre så har antall både antall drepte og ulykker med hardt skadde gått opp i perioden 2017 – 2021.

5 MÅL OG STRATEGI FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET I DRANGEDAL KOMMUNE

5.1 Målsettinger

Visjon

Ingen drepte eller alvorlige skadde i trafikken i Drangedal kommune. Mest mulig helsefremmende og miljøvennlig veisystem. Trygge skoleveier for barna. Det skal arbeides bevisst for å redusere sårbarheten for mennesker, miljø, økonomi og samfunnsviktige funksjoner. Kommunens hovedvisjon i trafikksikkerhetsarbeidet bygger på nullvisjonen i Nasjonal transportplan

- Transporten skal ikke føre til død, livstruende skader eller varig helsetap

- Nullvisjonen forutsetter ny mentalitet og tenkemåte
- Visjonen krever at trafikantene endrer holdning og får en dypere forståelse for trafiksikkerhet.

Hovedprinsipper i Nasjonal transportplan

- Alle trafikanter har ansvar for egen og andres sikkerhet i trafikken.
- Innsatsen må i sterkere grad konsentreres om å forhindre de alvorligste ulykkestypene med drepte og meget alvorlig skadde

Effektmål

- Bedre sikkerhet ved skoler, barnehager og i nærmiljøet
- Gjennomføre ikke fysiske tiltak for å opplyse trafikanter, øke trafikkforståelse og bidra til trafiksikker adferd.
- Bedre forholdene for mye trafikanter

Resultatmål

- Utarbeide handlingsplaner som beskriver aktuelle tiltak og prioriteringer av disse. Det lages en handlingsplan for tiltak på kommunale veier og en oversikt med innspill til tiltak på fylkesveinettet

5.2 Strategi

I Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2022-2025 er det satt opp en rekke tilstandsmål formulert som måltall. For å nå disse målene må det iverksettes tiltak. Drangedal kommune 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 trafiksikkerhet innenfor alle kommunens sektorer.
- Ha gode systemer og rutiner for trafiksikkerhetsarbeid med konkrete tiltak og evaluering.
- Gjennomføre tiltak knyttet til fysiske tiltak, organisasjon, holdninger og adferd.

6 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.

I dette kapittelet gjengir vi de nasjonale målene og de innsatsområdene som kommunen finner det mest relevant å arbeide med. Under hvert område har vi konkretisert våre kommunale tiltak som skal bidra til å nå de nasjonale målene.

6.1 Fart

Nasjonale mål:

Fart	Innen 2026 skal 72 prosent av kjøretøyene overholde fartsgrensen (2021 = 60,1 prosent).
-------------	---

Kommunen skal:

- som arbeidsgiver påvirke sine ansatte i tjeneste til å opptre med minst mulig risiko i trafikken.

- utarbeide retningslinjer for trafikksikre tjenestereiser og forankre disse i alle sektorer.
- ha trafikksikkerhet som årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU).
- stille krav til samarbeidspartnere om trafikksikker adferd (transporttjenester og vei og vedlikeholdstjenester) ved kjøp av transporttjenester som innarbeides i anbudsdokumentene.
- gjennomføre kurs/gi opplæring for alle ansatte i trafikksikkerhet og HMS.

6.2 Rus

Nasjonale mål:

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).
------------	--

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 skal det vurderes å innarbeides alkohol som en del av anbudsgrunnlaget.

6.3 Beltebruk og riktig sikring av barn

Nasjonale mål:

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).
--	--

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.
- Barnehager og skoler skal ha felles retningslinjer for trafikksikkerhet

6.4 Uoppmerksomhet

Nasjonale mål:

Uoppmerksomhet	I planperioden 2022-2025 vil aktørene fortsette og videreutvikle arbeidet for å få ned antall ulykker som skyldes uoppmerksomhet på grunn av distraksjon.
-----------------------	---

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.
- jobbe aktivt med holdningsskapende arbeid overfor bilister i samarbeid med Politi, Trygg Trafikk og andre aktører.

6.5 Barn (0 – 14 år)

Nasjonale mål:

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.
-------------------------	--

Kommunen skal:

- Vurdere rett til skoleskyss i henhold til bestemmelser for særlig farlig eller vanskelig skolevei. Hovedutvalg for plan, teknikk, næring og miljø som fungerer som kommunens trafiksikkerhetsutvalg har i møte 11. 02.2021 vedtatt følgende regler for skoleskyss i Drangedal:
Regler for skoleskyss i Drangedal kommune.
 - Kommunestyret har i sak 040/07 har vedtatt en kommunal skoleskyssgrense fra 2 km for elever på 2, 3. og 4. trinn. Ellers følges skoleskyssgrensene i opplæringsloven (det vil si for 1. trinn; fra 2 km, øvrige trinn i grunnskolen: fra 4 km).
 - Elever som har spesielt farlig skolevei har skoleskyss uavhengig av skoleveiens lengde. Kommunen/skolene behandler søknader om skyss grunnet farlig skolevei, som er under skyssgrensene i opplæringsloven (under 2 km for 1. trinn, og under 4. km for 2- 10 trinn). Den enkelte skole kontaktes ved søknader om skoleskyss grunnet farlig skolevei, for veiledning i søkeprosessen.
 - Følgende fylkesveier defineres som særlig farlig skolevei: FV 38, 356, 358, 3310, 3312, 3324 og 3374. Elever som må gå langs disse veiene skal ha skoleskyss inntil det er bygd GS veier.
- arbeide for trafiksikre soner rundt skolene, som blant annet innebærer tiltak knyttet til holdninger og adferd til både barn og voksne.
- legge til rette for at flere kan sykle eller gå til skolen.
- oppfylle forpliktelsene som inngår i Trafiksikker kommune for kommunale skoler og barnehager.
- oppfylle forpliktelsene som inngår i Trafiksikker 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.
- 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.
- stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet.
- 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.

6.6 Ungdom og unge førere

Nasjonale mål:

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.
------------------------------	--

Kommunen skal:

- Sørge for at det er mulighet for å gjennomføre trafikalt grunnkurs og mopedopplæring på 10 trinn.
- stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet.
- fremme saker om trafikksikkerhet for kommunens ungdomsråd.
- sørge for at kommunens ungdomsråd gis kompetanse om trafikksikkerhet.
- ta i bruk læringsressurser om trafikksikkerhet på ungdomstrinnet.
- Videreføre ordningen «Trygt hjem for en 50-lapp»

6.7 Eldre trafikanter

Nasjonale mål:

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).
--------------------------	--

Kommunen skal:

- legge til grunn universell utforming ved fysisk utforming av veger 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.

6.8 Gående og syklende

Nasjonale mål:

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).
---------------------------	---

Kommunen skal:

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

6.9 Motorsykkel og moped

Nasjonale mål:

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).
-----------------------------	---

Kommunen skal:

- Gjennomføre trafikalt grunnkurs og mopedfører kurs ved Drangedal 10 årige skole i samarbeid med trafikkskole.

6.10 Godstransport på vei

Nasjonale mål:

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).
-----------------------------	--

6.11 Møteulykker og utforkjøringsulykker

Nasjonale mål:

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.
--	---

Kommunen skal:

- Melde inn eventuelle behov for fysisk sikring på fylkesveg til vegeier for å forebygge møteulykker eller utforkjøringer
- Være en pådriver overfor Vestfold og Telemark fylkeskommune i forhold til godt vedlikehold på fylkesveiene gjennom Drangedal både sommer og vinter.

6.12 Drift og vedlikehold

Nasjonale mål:

Drift og vedlikehold	I planperioden 2022-2025 vil veieierne beholde og videreutvikle det daglige trafiksikkerhetsfokus i kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold
-----------------------------	--

Kommunen skal:

- Beholde og videreutvikle det daglige trafikksikkerhetsfokus i kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold.

6.13 Bruk av ny teknologi i trafikksikkerhetsarbeidet

Nasjonale mål:

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.
---	--

6.14 Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter

Nasjonale mål:

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
---	---

Kommunen skal:

- fortsette det gode trafikksikkerhetsarbeidet tverrsektorielt og målbevisst for å opprettholde godkjenningen som Trafikksikker kommune

6.15 Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget

Nasjonale mål:

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.
--	--

6.16 Fysiske tiltak

Kommunen skal

- gjennomføre de prioriterte fysiske trafikksikkerhetstiltakene på det kommunale vegnettet jf. vedlegg 5
- kartlegge behov for fysisk tilrettelegging for gående og syklende.
- ha særlig oppmerksomhet rettet mot skolevei og trafikksikre soner rundt skolene
- (f.eks. Hjertesoner).

7 ØKONOMI

Trafikksikkerhetstiltakene i denne planen skal innarbeides i økonomiplanen. Tiltak som går over flere år og tiltak med oppstart planperioden, prioriteres i budsjettet hvert år fra 2024 til og med 2030. Enhetsledere har ansvaret for å innarbeide utgiftene innenfor eget budsjettområde.

8 EVALUERING, RULLERING

Kommunalsjefer og enhetsledere rapporterer årlig på tiltak innenfor eget ansvarsområde. Handlingsplanen revideres hvert annet år, første gang i 2025.

Handlingsplanen vedtas politisk.

9 VEDLEGG

Vedleggene ligger som egne dokumenter til planen.

Vedlegg 1 – Rutiner for trafikksikkerhet i barnehagene i Drangedal

Utarbeidet i forbindelse med godkjenningsordning trafikksikker kommune og revidert av kommunedirektørens ledergruppe mars 2023.

Vedlegg 2 – Rutiner for trafikksikkerhet ved skolene i Drangedal

Utarbeidet i forbindelse med godkjenningsordning trafikksikker kommune og revidert av kommunedirektørens ledergruppe mars 2023

Vedlegg 3 – Retningslinjer for trafikksikre tjenestereiser

Vedtatt i AMU oktober 2017. Siden tatt opp til godkjenning i AMU hvert år.

Vedlegg 4 – Rutiner for drift og vedlikehold av kommunale veier

Utarbeidet i forbindelse med godkjenningsordning trafikksikker kommune og revidert av kommunedirektørens ledergruppe mars 2023.

Vedlegg 5 - Foreløpig handlingsdel trafikksikkerhetsplan 2023-2030 Drangedal kommune

Gjelder trafikksikkerhetstiltak på kommunale veier i Drangedal

Vedlegg 6 - Forslag til innspill til tiltak på fylkesveinettet

Kommunen får tilbakemeldinger fra innbyggerne om det som kan være problemområder langs fylkesveinettet. Kommunen ser det som viktig å ha disse områdene med i et eget vedlegg

Vedlegg 7 - Status handlingsdel 2019 – 2022

Vedlegget viser dagens status på de prioriterte områdene fra handlingsdelen 2019-2022.