



FORSLAG

TRAFIKKSIKKERHETSPLAN FOR BAMBLE KOMMUNE 2023-2033



Figur 1. Viser GS/fortau og «Kiss and ride» løsning ved Falkåsen barnehage avdeling Lyngbakken.

Trafikksikkerhet – ditt ansvar»

DOKUMENTINFORMASJON

| | |
|--------------------|---|
| Oppdragsgiver: | Bamble kommune |
| Oppdrag: | Trafikksikkerhetsplan |
| Oppdrag nummer: | 611126-53 |
| Rapportnavn: | Trafikksikkerhetsplan for Bamble kommune 2023-2033 |
| Versjon: | 01.11.2022 |
| Arkiv (filnavn): | http://bikube/Oppdrag/611126/53/Dokumenter/General/611126-53 - TS-plan Bamble kommune 2021-2030.docx |
| Oppdragsansvarlig: | Ole Thorleif Bommen |

INNHOOLD

| | | |
|-------|--|----|
| 1. | HVORFOR TRENGER BAMBLE KOMMUNE EN TRAFIKKSIKKERHETSPLAN? | 5 |
| 1.1 | Tiltak finansiert med tilskudd fra Aksjon Skoleveg/Trafikksikkerhetsordningen..... | 5 |
| 1.2 | TS-tiltak som er finansiert på andre måter..... | 6 |
| 2. | ORGANISERING AV OG FREMDRIFT I PLANARBEIDET | 7 |
| 2.1 | Organisering og framdrift..... | 7 |
| 2.2 | Vedtak i kommunestyret..... | 7 |
| 2.2.1 | Innspill etter offentlig høring..... | 7 |
| 3. | MÅL FOR TRAFIKKSIKKERHET | 8 |
| 3.1 | Nasjonal transportplan 2014-2023 | 8 |
| 3.2 | Regional plan for Samordnet areal og transportplan for Telemark 2015 – 25 | 9 |
| 3.3 | Bamble kommunes mål for infrastruktur 2013-2025 | 9 |
| 3.4 | Mål med trafikksikkerhetsplanen | 10 |
| 4. | VIKTIGE AKTØRER I TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET | 12 |
| 4.1 | Vestfold og Telemark fylkeskommune - Trafikksikkerhetsutvalget i Fylkeskommune (FTU) | 12 |
| 4.2 | Statens vegvesen | 12 |
| 4.3 | Politiet | 12 |
| 4.4 | Kommunene..... | 12 |
| 4.5 | Trygg Trafikk..... | 12 |
| 4.6 | Innbyggere..... | 12 |
| 4.7 | Andre viktige aktører | 12 |
| 5. | GENERELT OM TRAFIKKULYKKER..... | 13 |
| 5.1 | Trafikkulykker og samfunnsøkonomiske kostnader | 13 |
| 5.2 | Utrygghetspunkt..... | 13 |
| 6. | VEISYSTEM OG TRAFIKKULYKKER I BAMBLE | 14 |
| 6.1 | Veisystemet | 14 |
| 6.2 | Utbyggingsmønster og arealbruk | 15 |
| 6.3 | Klimautfordringer..... | 16 |
| 6.4 | Øvrige tiltak som vil påvirke veisystem og trafikksikkerhet i Bamble..... | 17 |
| 6.5 | Nye fremkomstmidler | 18 |
| 6.6 | Andre trafikantgrupper | 18 |
| 6.6.1 | Hest i trafikken..... | 18 |
| 6.7 | Ulykkesituasjonen i Bamble de siste 10 årene..... | 19 |
| 7. | SÆRLIG FARLIG SKOLEVEI | 21 |
| 8. | HANDLINGSPLAN..... | 22 |
| 8.1 | Adferds- og holdningsskapende tiltak..... | 22 |
| 8.2 | Trafikksikker kommune | 22 |
| 8.3 | Planmessige tiltak | 25 |
| 8.4 | Fysiske tiltak | 25 |
| 9. | VEDLEGG..... | 27 |
| 9.1 | Prioriteringsliste som grunnlag for søknad om trafikksikkerhetsmidler..... | 27 |
| 9.2 | Høringsinnspill til Trafikksikkerhetsplanen – planperioden..... | 46 |
| 9.3 | Høringsinnspill til Trafikksikkerhetsplanen – Offentlig høring..... | 54 |

FORORD

Trafikksikkerhetsplanen for 2022-2033 er en rullering av forrige trafikksikkerhetsplan fra 2016. Planen skal rulleres hvert 4. år.

Oppdragsgiver har vært Bamble kommune ved Nils Aage Tangvald. Oppdragsleder for Asplan Viak AS har vært Ole Thorleif Bommen.

I planarbeidet har det deltatt personer fra ulike virksomheter i Bamble kommune, blant annet enhet Oppvekst og Samfunn.

| | |
|-------------------------|--|
| Nils Aage Tangvald | Enhet Samfunn, oppdragsgivers representant |
| Thorbjørn Huru | Enhet Samfunn |
| Andre Lindkjen Olsen | Enhet Samfunn |
| Øyvind S. Hansen | Enhet Oppvekst |
| Jarand Braathen Johnsen | Enhet Oppvekst |
| Ole Thorleif Bommen | Asplan Viak as, oppdragsleder |
| Knut Einar Ekmann | Asplan Viak as, gruppeleder Samferdsel Infrastruktur, Skien |

Det har også vært bidrag fra Vestfold og Telemark fylkeskommune i arbeidet med planen.

1. HVORFOR TRENGER BAMBLE KOMMUNE EN TRAFIKKSIKKERHETSPLAN?

Nullvisjonen er retningsgivende for trafikksikkerhetsarbeidet nasjonalt. Det er en visjon om et vegsystem som ikke fører til død eller livsvarige skader. Det innebærer at vi skal forebygge tap av liv og helse ved å begrense skadene i de ulykkene vi ikke klarer å forhindre.

Bamble kommune har et ansvar for at alle kommunens innbyggere føler seg trygge når de ferdes langs vegene i kommunen. Det betyr at Bamble kommune må ta ansvar for at det kommunale vegnettet er trafikksikkert, og formidle informasjon om utrygge og farlige punkt på riks- og fylkesvegnettet til Statens vegvesen og Vestfold og Telemark fylkeskommune.

Fylkeskommunen bevilger penger til trafikksikkerhetstiltak, og Fylkets trafikksikkerhetsutvalg i Vestfold og Telemark – FTU, fordeler tilskudd til kommunene med bakgrunn i innkomne søknader. Fordeling av trafikksikkerhetsmidler forutsetter at kommunen selv må dekke minst 40 % av kostnaden til tiltakene det søkes om trafikksikkerhetsmidler til. Kommunen må ha en oppdatert TS-plan for å søke om økonomisk støtte til TS-tiltak.

1.1 Tiltak finansiert med tilskudd fra Aksjon Skoleveg/Trafikksikkerhetsordningen

Bamble kommune har benyttet seg av Aksjon Skolevegmidler fra 1982, da denne ordningen ble innført. I forbindelse med innføring av 6-åringer på skole ble det i 1994 nedsatt en komité som fikk til oppgave å se på skolevegene på nytt.

Tildeling av drift- og investeringsmidler skjer fra 2020 fra VTFKs Trafikksikkerhetsordning.

Siden 1994 har kommunen fått tilskudd fra Aksjon Skoleveg for følgende prosjekter:

- 1994 og 1995 Gang- og sykkelveg ved Rugtvedt skole
- 1997 Fortau forbi Stathelle og ny adkomstveg med parkering ved Rønholt skole, etappe 1
- 1998 Ny adkomstveg med parkering ved Rønholt skole, etappe 2 og ny parkeringsplass ved Rugtvedt skole
- 1999 Stathelle barneskole, omlegging av eksisterende gang- og sykkelveg
- 2001 Stathelle barneskole, ny adkomst med parkering, etappe 1
- 2002 Stathelle barneskole, ny adkomst med parkering, etappe 2
- 2003 Stathelle barneskole, slutføring av kryss med fv. 352, etappe 3
- 2004 Opprusting av Nysteinvegen, Wissestad og fortau på Herre
- 2005 Langesund barneskole, ny adkomst med parkering, etappe 1
- 2006 Langesund barneskole, ny adkomst med parkering, etappe 2
- 2007 Fortau Banevegen – fv. 3350 fra Halen gård til Lilletorvet
- 2008 Fortau på østsiden av Brugata fra Rema 1000 til Panorama på Stathelle.
- 2009 Fortau Hellestvedtveien til Herre kirke og videre til Herre eldresenter, del 1
- 2010 Fortau Hellestvedtveien fram til Herre Eldresenter, del 2
- 2011 Ingen gjennomførte tiltak
- 2012 Fortau Bambleveien Lilletorvet – Parkveien
- 2013 Gang- og sykkelveg Stoa.
- 2014 Kryss og Gs-veg Tønderveien
- 2014 Skoleplass ved Rugtvedt og Rønholt skoler
- 2014 Intensivbelysning av gangfelt ved Lilletorvet
- 2015 Fortau Omborgsnesveien, etappe 1
- 2016 Fortau Omborgsnesveien etappe 2
- 2018 Av og påstigning Uksodden barnehage og Sundby barnehage
- 2019 Fortau Rønholtveien

- 2021 Parkeringsplass, av- og påstigning Lyngbakken barnehage

1.2 TS-tiltak som er finansiert på andre måter

I perioden har det også blitt gjennomført prosjekter finansiert på andre måter listet opp i tidligere TS-plan, blant annet:

- Fortau Wrights gate nord og syd
- Fortau Kjønøyaveien
- Fartsreducerende tiltak ved Herre skole,
- Fortau Ringveien fra gangbru ned til Rafnesveien,
- Gang- og sykkelvei Furukollen til bussholdeplass Sundby,
- Parkeringsplasser ved Rønholt skole, Rugtvedt skole og Herre skole
- Fortau Findalskleiva og Øvre Nustadvei.
- Fartsreducerende tiltak i boligfelt.
- Klipping av vegetasjon i siktsoner.

2. ORGANISERING AV OG FREMDRIFT I PLANARBEIDET

2.1 Organisering og framdrift

Rulleringsarbeidet er gjennomført i samarbeid med Bamble kommune ved Nils Aage Tangvald og Asplan Viak ved Ole Thorleif Bommen.

Underveis i planarbeidet ble planforslaget sendt på høring til sentrale høringsinstanser. Høringsinstansene er listet opp under. Planen ble oversendt ut 20.10.2021 og med frist 15.11.2021. Det kom svar fra 5 av instansene. Svarene ligger vedlagt planen. De fleste av innspillene er innarbeidet i planforslaget.

- **Statsforvalter**
- **Vestfold Telemark Fylkeskommune**
- Oppvekst Bamble kommune
- BKFU – Bamble kommunale foreldreutvalg
- **Folkehelsekoordinator**
- Politi
- **Statens vegvesen**
- **Trygg Trafikk**
- Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU)

2.2 Vedtak i kommunestyret

Forslag til trafikksikkerhetsplan ble behandlet i formannskapsmøte den 01.12.2022. Etter formannskapsmøte ble Trafikksikkerhetsplanen sendt på høring den xx.12.2022 med høringsfrist den xx.02.2023. Trafikksikkerhetsplanen blir endelig behandlet i kommunestyret i våren 2023.

2.2.1 Innspill etter offentlig høring

3. MÅL FOR TRAFIKKSIKKERHET

3.1 Nasjonal transportplan 2014-2023

I kapittel om Transportsikkerhet, i Nasjonal transportplan 2014-2023 (Visjon om null drepte eller hardt skadde i transportsektoren) står det at Regjeringen vil:

- **Halvere antall drepte og hardt skadde i veitrafikken innen 2024.**
Til tross for en betydelig reduksjon i antall alvorlige trafikkulykker de siste årene utgjør antall drepte og hardt skadde i veitrafikken fremdeles et alvorlig samfunnsproblem. Regjeringen mener derfor det er nødvendig med en kraftig satsing på trafikksikkerhet, og vil:
- *sikre et fortsatt høyt nivå på føreropplæringen*
- *arbeide videre for å øke overholdelse av fartsgrenser, fremme økt og riktig bruk av bilbelte og forhindre ruspåvirket kjøring*
- *intensivere arbeidet med å sikre veinettet og bedre trafikkmiljøet for gående, syklende og kollektivreisende*
- *intensivere og målrette kontrollvirksomheten, spesielt overfor tunge kjøretøy*
- *tilrettelegge for økt bruk av teknologi som bidrar til trafikksikkerhet*
- *videreføre utviklingen av tiltak overfor høyrisikogrupper i trafikken*
- *videreføre kunnskapsgrunnlaget innen trafikksikkerhet*
- *forebygge ulykker med barn og unge*

Om gående og syklende står det blant annet i NTP:

Bedre trafikkmiljøet for gående, syklende og kollektivreisende

Regjeringen vil øke innsatsen for å tilpasse veinettet slik at gående og syklende kan ferdes sikkert. Et sammenhengende hovedveinett for sykkeltrafikk med sikre krysningpunkter vil være et viktig bidrag for å redusere ulykkesrisikoen for syklende. Regjeringen vil i planperioden vektlegge tilrettelegging av riksveistrekninger for gående og syklende. I tillegg vil det gjennom helhetlige bymiljøavtaler bli tilrettelagt for syklende på enkelte riksveier og på fylkeskommunale og kommunale veier gjennom fylkeskommunene og kommunenes prioriteringer. Godt utbygde gang- og sykkelveianlegg gir bedre framkommelighet og mindre ulykkesrisiko for gående og syklende. Ulykkesrisikoen for gående og syklende vil også bli redusert gjennom tiltak for å redusere fartsnivået på veiene, ved utbedring, drift og vedlikehold av sykkelveier, etablering av planskilte krysningpunkter og sikring av gangfelt, samt ved tiltak for et universelt utformet trafikkmiljø.

Regjeringen vil prioritere gode løsninger for kollektivreisende gjennom å tilrettelegge for trafikksikre atkomster til og fra holdeplasser og knutepunkt. Arbeidet med å oppgradere holdeplasser og kollektivknutepunkt til å bli universelt utformet vil bidra til et sikrere oppholdsareal for kollektivreisende.

Regjeringen vil vurdere tiltak for å bedre samspillet mellom de ulike trafikantgruppene og dermed redusere antall ulykker med gående og syklende. Formålet er å gjøre det attraktivt å gå og sykle for å øke andelen gående og syklende. Da må det tilrettelegges for et sikkert trafikkmiljø.

3.2 Regional plan for Samordnet areal og transportplan for Telemark 2015 – 25

Mål for trafikktryggleik:

- *0-visjonen: 0 drepte eller hardt skadde i trafikken*
- *Alle kommunar skal være sertifisert som «trafikksikker kommune» innan 2025*

Resultatmål:

1. *0-visjonens delmål: Det skal maksimalt vere 19 drepte og hardt skadde i vegtrafikkulukker i Telemark i 2024*
2. *Redusere talet på utforkjøringsulukker med drepte og skadde med 15% innen 2019 og 38% innen 2024*
3. *Antall ulukker med myke trafikanter skal reduserast med 15% innan 2018 og 38% innan 2024*
4. *50% av kommunane sertifisert som «trafikksikker kommune» innan 2019*

Strategi for trafikktryggleik:

Strategiane skal fortelje korleis vi skal arbeide for å nå måla og dei skal vere et verktøy for å prioritere.

- *Handlingsskapande arbeid prioriterast gjennom FTU og arbeidet med «trafikksikker kommune» med spesiell fokus på barn og unge*
- *Prioritere trafikksikkerhetstiltak knyttet til utforkjøring, myke trafikantar og skuleveg*

3.3 Bamble kommunes mål for infrastruktur 2013-2025

I kommuneplanens samfunnsdel med arealstrategier 2013-2025 står det under kap. 4.4 Infrastruktur blant annet dette:

- **Utfordring:**
 - Styrke transportmuligheten langs hovedveinettet og bedre det helhetlige tilbud til gående og syklende i kommunen.
- **Mål:**
 - Et trygt og effektivt veinett for myke trafikanter og øke prosentandel gående og syklende.
 - Økt kollektivandel i henhold til regionale mål
- **Strategier og tiltak:**
 - Gjennomføre tiltak i «Plan for hovedveinett for sykkeltrafikk i Bamble» og «Plan for myke trafikanter i Grenland»
 - Være pådriver for å få etablert fv. 353 (Gassveien) Rugtvedt – Surtebogen, fv. 3360 Feset – Valle, og bedre forbindelse E18 – Ferjeterminal, og for bedre vedlikehold langs hovedveinettet.

3.4 Mål med trafikksikkerhetsplanen

Bamble kommunestyre vedtok høsten 2021 Kommuneplanens samfunnsdel. Kommuneplanens samfunnsdel er kommunens øverste styringsdokument. Planen har et langsiktig perspektiv og strekker seg frem til 2040. Gjennom samfunnsdelen er det vedtatt at Bamble skal være attraktiv, inkluderende og Klima- og miljøvennlig kommune. For å nå målene om et attraktivt, inkluderende og klima- og miljøvennlig Bamble, må kommunen utvikles bærekraftig. FNs bærekraftsmål er grunnleggende for en bærekraftig utvikling.

Trafikksikkerhetsarbeidet er viktig for å nå kommunens målsetninger. Flere av FNs bærekraftsmål kan direkte relateres til trafikksikkerhetsarbeidet.



Ved å styrke tilbudet til gående og syklende vil det være enklere å flytte trafikanter fra bil til gange, sykle og kollektiv. På den måten vil et aktivt trafikksikkerhetsarbeid bidra til bedre klima, miljø og attraktivitet for kommunen.

Visjon

Ingen drepte eller alvorlige skadde i trafikken i Bamble kommune og mest mulig helsefremmende og miljøvennlig veisystem. Kommunens hovedvisjon i trafikksikkerhetsarbeid 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 holdninger og får dypere forståelse for trafikksikkerhet

Effekt mål

- Bedre sikkerheten ved skoler, barnehager og i nærmiljøene.
- Gjennomføre ikke-fysiske tiltak for å informere trafikantene, øke trafikkforståelsen og bidra til trafikksikker atferd.
- Gjennomføre tiltak for å redusere ulykkenes alvorlighetsgrad.
- Bedre forholdene for myke trafikanter.

Resultat mål

- Utarbeide handlingsplaner som beskriver aktuelle tiltak og prioritering av disse.
- Utarbeide kommunale prosedyrer som sørger for å ta hensyn til trafikksikkerhet i det daglige arbeidet.

Økonomi

Bamble kommune drifter ca. 106km med kommunal veg. Til dette bevilges det en årlig ramme på ca. 10,9 MNOK (2021). Noe som gir en driftskostnad på ca. 103 000 kroner pr km vei. De største utgiftspostene i driftsregnskapet, i tillegg til lønn, dreier seg om kostnader til drift og vedlikehold av veilys, vintervedlikehold og entreprenørtjenester innenfor reparasjon og vedlikehold. Det har i flere år vært vanskelig å drive et bærekraftig vedlikehold av veinettet og samtidig klare budsjettene. Dette har resultert i overforbruk som har måttet dekkes inn fra andre områder.

Når det gjelder investeringer så bevilges det årlig 4,0MNOK til investeringer i vei og trafikksikkerhet. Dette er en investeringsramme som blir bevilget over kommunens budsjett. Dette er midler som fordeles ut på relevante prosjekter. Prosjekter som i stor grad dreier som trafikksikkerhet. Blant annet kommunens del av Trafikksikkerhetsordningen, investeringer i veilys anlegg osv. Investeringsrammen dekker også kommunens behov for utskifting av maskiner og utstyr. Maskiner og utstyr som benyttes til veivedlikehold.

Dersom det fattes politiske vedtak om større eller mellomstore G/S- og veiprosjekter må det derfor også følge med midler i vedtaket.

4. VIKTIGE AKTØRER I TRAFIKKSikkerHETSARBEIDET

4.1 Vestfold og Telemark fylkeskommune - Trafikksikkerhetsutvalget i Fylkeskommune (FTU)

Vestfold og Telemark fylkeskommune har som eier av fylkesveiene ansvaret for at trafikksikkerheten ivaretas på disse veiene. Fylkeskommunen har også ansvaret for å samordne alt trafikksikkerhetsarbeidet i fylket. Dette ansvaret er delegert til Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU) som består av 5 politikere og flere rådgivende medlemmer.

4.2 Statens vegvesen

Statens vegvesen registrerer trafikantatferd, gir rettleiding/informasjon og gjennomfører kjøretøykontroll, førerprøver og tilsyn med trafikkskolene.

Fra 1. juni 2007 er vegvesenet gjennom ny skiltforskrift gitt vedtaksmyndighet på mange skilt også for kommunale veier. Dette gjelder alle forbudsskilt med unntak av fartsgrense, alle påbudsskilt og de fleste opplysningsskilt med unntak av bl.a. gangfelt, møteplass, blindvei, sammenfletting, kjørefeltinndeling og gatetun.

Ellers driver Statens vegvesen med faglig rådgiving og deltar til en viss grad i trafikkopplæring i videregående skole.

4.3 Politiet

Politiet utfører kontroll og overvåking av både kjøretøy, trafikk og trafikanter. Ut over dette driver politiet med informasjon og forebyggende arbeid i skoler, barnehager og organisasjoner. De gir rådgivning til kommunen i spørsmål knyttet til trafikksikkerhet, reguleringer og skilting. Politiet utfører også datainnsamling ved trafikkulykker.

4.4 Kommunene

Kommunene har et stort og allsidig ansvar for trafikksikkerhetsarbeidet innenfor helse og opplæring (barnehage og grunnskole) samt planlegging, drift og vedlikehold av det kommunale veinettet. Fordi det er en nær sammenheng mellom transportomfanget og tallet på ulykker er arealplanleggingen i et langsiktig perspektiv kanskje det viktigste virkemiddelet kommunen rår over i trafikksikkerhetsarbeidet.

4.5 Trygg Trafikk

Trygg Trafikk er ansvarlig for å koordinere frivillige organisasjoners trafikksikkerhetsarbeid. Trygg Trafikk arbeider primært med informasjon og opplæring (utvikling og distribusjon av opplæringsmaterieil), men engasjerer seg også i forhold til lovverket – for eksempel for å få lavere fartsgrenser, bilbeltepåbud i buss, påbud om sykkelhjelme og lovfestet rett til trygg skolevei.

4.6 Innbyggere

«Trafikksikkerhet – ditt ansvar» henviser til at alle innbyggere i kommunen er viktige aktører i trafikksikkerhetsarbeidet.

4.7 Andre viktige aktører

- NAF
- NMCU (MC-forum Telemark)
- Forsikringsbransjen
- Trafikkskolene
- Transportnæringen
- Fylkeslegen
- Statsforvalter
- Media
- Andre interesseorganisasjoner

5. GENERELT OM TRAFIKKULYKKER

5.1 Trafikkulykker og samfunnsøkonomiske kostnader

I veitrafikkloven er en trafikkulykke definert som et uhell der minst ett kjøretøy er innblandet. Kjøretøy omfatter i denne sammenheng både motoriserte kjøretøy og sykkel. Uhell hvor bare fotgjenger er innblandet, for eksempel en fallulykke, regnes ikke som trafikkulykke.

Ulykker som medfører personskade skal rapporteres til politiet. Veitrafikkloven §12.3 lyder slik: "Har trafikkuhell medført død eller skade på en person, og skaden ikke er ubetydelig, skal de som er innblandet i uhellet sørge for at politiet snarest mulig blir underrettet om uhellet". Disse ulykkene blir omtalt som politirapporterte personskadeulykker (PPU).

I snitt siste 5 år er det registrert 99 drepte 606 hardt skadde i trafikkulykker. For øvrig registreres det mellom 11.000-13.000 personskader i trafikken, dette er tilfeller meldt til politiet. Det virkelige antall skader er imidlertid langt høyere. Basert på registreringer av skader på sykehus, hvor blant annet eneulykker på sykkel inngår, blir om lag 35.000-37.000 mennesker skadet i rapporteringspliktige ulykker. For alle rapporteringspliktige ulykker er rapporteringsgraden til politiet beregnet til ca 33%. Rapporteringsgraden varierer sterkt både i forhold til om motorisert kjøretøy er innblandet og om skadegraden. Ulykker der motorisert kjøretøy er innblandet har en rapporteringsgrad på ca 45-50%, mens kun 1-5% av eneulykkene på sykkel blir rapportert. Dødsulykker og ulykker med alvorlig skade har høy rapporteringsgrad, mens ulykker med kun lettere skader har lav rapporteringsgrad.

Trafikkulykker har store økonomiske konsekvenser for samfunnet. I tillegg medfører trafikkulykkene store lidelser for de involverte og pårørende. Nedenfor er en oversikt over hvilke kostnader som er beregnet for et skadetilfelle i trafikken, og hvilke kostnader samfunnet sparer ved å unngå skader i trafikken. Kostnadene omfatter realøkonomiske kostnader (administrasjonskostnader, produksjonsbortfall, materielle kostnader og medisinske kostnader) og velferdstap.

| Skadegrad | Kostnad per tilfell (kpi. justerte 2016 tall) |
|----------------------|---|
| Et dødsfall | 36 600 000,- |
| Meget alvorlig skadd | 32 800 000,- |
| Alvorlig skade | 11 600 000,- |
| Lettere skadd | 885 000,- |
| Materiell skade | 46 000,- |

Kilde: Håndbok V712 Konsekvensanalyser, Vegdirektoratet 2018

5.2 Utrygghetspunkt

Med utrygghetspunkt menes et punkt eller strekning der noen føler det utrygt eller farlig, uavhengig om det har inntruffet noen ulykker på dette stedet. Typisk et sted der folk er redde for at det skal skje en ulykke en dag.

Den aller beste måten for å kartlegge disse utrygghetspunktene på var å henvende seg til grupper som er lokalkjente rundt i kommunen. For å fange opp dette er det i forbindelse med tidligere TS-planer gjennomført spørreundersøkelse i barnehager, barne- og ungdomsskoler og foresatte som del av grunnlaget i trafikksikkerhetsarbeidet.

Bamble kommune har 11 barnehager, seks kommunale og fem private.

Bamble-skolen består av 6 skoler, hvorav 5 barneskoler og en ungdomsskole.

6. VEISYSTEM OG TRAFIKKULYKKER I BAMBLE

6.1 Veisystemet

Trafikkmengder og lengde for veinettet i Bamble er hentet fra Statens vegvesen sine offisielle tall.

| Vei nr. | Strekning | Lengde (km) | Årsdøgntrafikk (ÅDT, kjt/d) | Merknader |
|----------|--------------------------------|--------------|-----------------------------|-----------------------|
| E18 | Grenlandsbrua – Kragerø grense | ca. 21 | 12000 | |
| Rv. 354 | Rugtvedt - Breviksbrua | 2,5 | 7000 | |
| Fv. 352 | Sundbyveien | 6,8 | 11800 | Høyest ved Hekkensmyr |
| Fv. 353 | Herreveien | 14,8 | 4300 | |
| Fv. 363 | Rugtvedt - Dørdal | ca. 14 | 4500 | Ved Bamble kirke |
| Fv. 363 | Dørdal – Askeklova | 6,0 | 1800 | |
| Fv. 3350 | Stathelle – Lilletorvet | 5,6 | 2700 | Høyest ved Stathelle |
| Fv. 3352 | Sundby – Ris | 4,2 | 1600 | |
| Fv. 3354 | Rugtvedt – Krabberødstrand | 2,3 | 900 | |
| Fv. 3356 | Bamble krk - Findal x fv. 353 | 8,2 | 400 | |
| Fv. 3358 | Høen x fv. 3356 – Skaudalen | 5,2 | 200 | |
| Fv. 3360 | Åby x gamle E18 – Feset | 18,4 | 2000 | Høyest Åby – Valle |
| Fv. 3362 | Fossing – x fv. 3360 | 5,7 | 250 | |
| Fv. 3364 | Grådalen – Rørholt brygge | 8,7 | 150 | |
| Kv. | Kommunale veier | 106,0 | | Samlet lengde |
| | Sum | 229,4 | | |

Gjennom endringer i forvaltningsformen i 2010 og etter ny E18, er status for veinettet i Bamble kommune følgende:

- 44 % av veiene er kommunale veier
- 10 % er europavei / riksvei
- 46 % er fylkesveier

Det er ca 20 km gang- og sykkelveier langs offentlig veinett i Bamble kommune. Det betyr at det finnes et gang- og sykkelveitilbud langs ca 11 % av det offentlige veinettet i kommunen.

I tillegg til gang- og sykkelveier er det bygd ca 3 km fortau langs fv. 3350 Stathelle – Lilletorvet og langs fv. 352 i Langesund.

6.2 Utbyggingsmønster og arealbruk

Det bor pr. andre kvartal 2021 14.110 personer i Bamble kommune. 64 % av befolkningen bor i de sammenvokste tettstedene Stathelle og Langesund, lengst øst i kommunen. 10% av befolkningen bor i tettstedet Herre.

Videre arealutvikling og fortetting langs bybåndet er av vesentlig betydning for blant annet transportbehov, trafikksikkerhet og miljø.

I Areal- og transportplan for Grenland (ATP-Grenland) er det nedfelt retningslinjer som sier at 70% av boligutviklingen skal skje mindre enn 800 meter fra metrolinjene. Dette har sin klare visjon om at biltrafikken skal begrenses.

Hovedmål

- Befolkningsvekst skal skapes ved å velge løsninger som sikrer attraktivitet for bedrifter, beboere og besøkende
- Bærekraft skal skapes ved å velge areal- og transportløsninger som fremmer miljøvennlig transport, trafikksikkerhet, god folkehelse og god samfunnsøkonomi

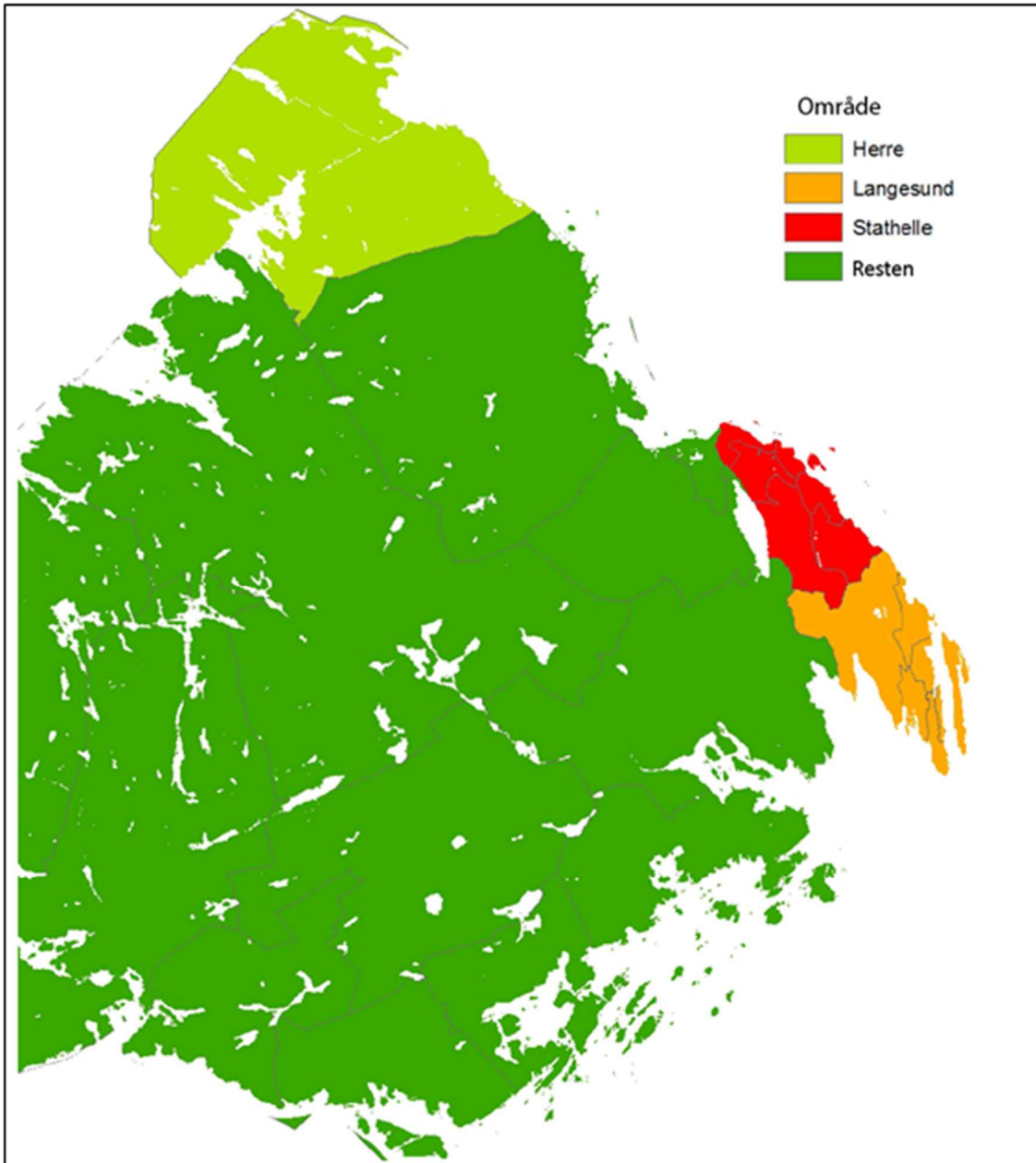
Strategier

For å nå målene om å utvikle en attraktiv og bærekraftig region er følgende strategier valgt: tilrettelegge for utbygging i bysentrene

- Høyere arealutnyttelse innenfor bybåndet¹
- Utnytte elvas attraksjonskraft
- Attraktive bo-områder
- Konsentrasjon av handel
- Et effektivt transportsystem
- Bedre kollektivtilbud
- Tilrettelegging for gående og syklende
- Helhetlig parkeringspolitikk
- Elbil og annen miljøvennlig transport skal bli en viktig transportform innen 2025

[Microsoft Word - Planbeskrivelse \(bamble.kommune.no\)](https://www.bamble.kommune.no)

[atp-grenland-2014-2025.pdf \(vtfk.no\)](#)



Figur 2. Områder og befolkning i Bamble kommune

6.3 Klimautfordringer

I forslag til planprogram for Kommunedelplan for klima og energi 2022 – 2031, Bamble kommune står det:

Arbeidet med klimatilpasning skal bidra til at samfunnet blir bedre rustet til å møte klimaendringene. Kommunen må gjennom tiltak begrense risiko, sårbarhet og ulemper, samt dra nytte av eventuelle fordeler som følge av endringer i klimaet. Klimaendringer vil påvirke natur og samfunn både på kort og lang sikt, og det er derfor viktig at kommunen tar hensyn til dette i sin rolle som areal- og samfunnsutvikler.

<https://www.bamble.kommune.no/status-planer/kunngjoringvarsel-om-oppstart/varsel-om-oppstart-av-planarbeid-og-forslag-til-planprogram-for-kommunedelplan-for-klima-og-energi-2022-2031/>

Endringene i klimaet gir grunn til å øke noen sikkerhetsmarginer også for trafikksikkerhetstiltak. Det vises til Klimaloven (2018), Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (Kgl. Res. 28. sept. 2018), samt Klimatilpasning i Norge, Stortingsmelding 33 (2012-2013).

Transportsystemet er sårbart for et klima i endring. Klimaprognosene for denne delen av fylket viser sannsynlighet for kraftigere styrtregn og økt årsnedbør. Dette vil utfordre dreneringa av vegene. Faren for flom over bil- og g/s-veger øker. Dermed øker også faren for trafikkulykker. Ved planlegging av fysiske tiltak er det grunn til å legge vekt på klimaframskrivingene. Klimaprofilen for Telemark (2017) gir grunn til å legge inn klimapåslag ved beregninger. Dette bør legges til grunn i trafikksikringsplanen for planlegging av fysiske tiltak på vegnettet, så som g/s-veger, utbedring av bilveier og vegkryss, fartsdempende tiltak m.m. Slike planer bør ta hensyn til å holde vannveier åpne for å redusere faren for trafikkulykker og for å unngå at infrastrukturen blir skadd ved flom og erosjon. Dette gjelder ved planlegging av stikkrenner, bruer og andre vassdragstiltak. Tilrettelegging for alternativ transport og gange som trafikksikkerhetstiltak, kan også godskrives som tiltak som motvirker økende utslipp av klimagasser i kommunens klimaregnskap.

6.4 Øvrige tiltak som vil påvirke veisystem og trafikksikkerhet i Bamble

I planperioden kan følgende utbedrings- og vedlikeholdsprosjekter påvirke veisystem og trafikksikkerhet i kommunen.

- Nye E18 gjennom Bamble

Ny E18 Rugtvedt – Dørdal er ferdig bygget og åpnet i august 2019. Ny 4-feltsvei med midtdeler og uten myke trafikanter er en mer trafikksikker vei enn gamle E18. Gamle E18 består, men med mye lavere trafikkmengde. Tidligere (fra 2005-2014) var det en overrepresentasjon av de politiregistrerte ulykkene som skjedde på E18. 10% av det offentlige veinettet var E18, men i 10-årsperioden 2005-2014 hadde E18 30% av totalt antall ulykker i kommunen. Det er sannsynlig at ny E18 vil ha stor effekt på ulykkestallene. Hvor stor effekt og nedgang i ulykkene ser man først ved neste rullering av trafikksikkerhetsplanen, da ulykkesstatistikken bør måles over en lengre tidsperiode.

- Gammel E18 gjennom Bamble – sideveismidler

Som del av prosjektet ny E18, ligger det også inne et delprosjekt «sideveismidler» med tiltak for gående og syklende langs gamle E18 (nå fv. 363) på strekningen. Mange av tiltakene er trafikksikkerhetstiltak. Dette arbeidet er ikke slutført, men i kombinasjon med en lavere trafikkmengde er det sannsynlig at dette vil få en effekt og bidra positivt i forhold til trafikksikkerheten. Reguleringsplan for GS-veg langs gamle E18 fra Grindebakken til Åby forventes vedtatt av Bamble kommunestyre desember 2022.

- Fv. 353 Herreveien («Gassveien»)

Ny og omlagt fv. 353 Herreveien (Gassveien) er vedtatt, etter planen skal entreprenør kontraheres i første halvår 2023 og oppstart bygging andre halvår 2023. I øst vil den koples mot rundkjøring ved E18 på Rugtvedt, og gå rett vestover mot Findal-krysset og Surtebogen. Dette vil få ned trafikkmengden gjennom Rugtvedt og bidra til tryggere skolevei og lette inn-/utkjøring for eiendommer som har direkteadkomst til Herreveien. Videre vestover fra Findal-krysset vil «Gassveien» få bedre kurvatur, bedre kryss, bedre sikt og bli nærmest fri for avkjørsler. Dagens Herreveien vil fungere som adkomstvei til eiendommer, bl.a. til bebyggelsen i Burvall. Videre vil myke trafikanter få et tryggere og bedre forhold langs dagens Herreveien når denne i fremtiden vil fremstå som nedklassifisert vei/gs-vei.

6.5 Nye fremkomstmidler

Flere nye fremkomstmidler har kommet på markedet de siste årene, sparkesykler, el-sparkesykler, hoverboards og el-sykler m.m. Disse var i liten grad regulert. 15 juni 2022 ble det innført flere endringer i vegtrafikkloven som regulerer disse type kjøretøy. Her er endringene:

- *Den alminnelige promillegrensen på 0,2 skal gjelde også for ruspåvirket kjøring med små elektriske kjøretøy.*
- *Små elektriske kjøretøy omklassifiseres fra "sykkel" til "motorvogn".*
- *Aldersgrense på minst 12 år.*
- *Påbud om bruk av hjelm for barn under 15 år.*

Videre skal følgende forhold utredes og høres, og så langt mulig være avklart før reglene trer i kraft:

- *Forslag om forbud mot bruk på fortau, men ikke på gang- og sykkelveier, og en mulig høyere aldersgrense som en følge av dette.*
- *Forslag om at kjøretøyene skal omfattes av bilansvarsloven*
- *Formildende regler for tap av førerrett ved ruspåvirket kjøring, tilsvarende de vi har for moped. For øvrig legges gjeldende regler for sanksjonering av ruspåvirket kjøring til grunn.*

Hentet fra: www.regjeringen.no

«Aktsomhetspragrafen» i vegtrafikkloven gjelder for alle trafikanter og sier: «*Enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade og slik at annen trafikk unødig blir hindret eller forstyrret.*»

På områder hvor det er mange gående, skal all annen lovlig ferdsel skje i gangfart.

Intensjonen bak dette er god, men respekten er lav. Mange hevder at regelverket bør klargjøres tydeligere og har utfordret Statens vegvesen på dette.

Det er mange utfordringer knyttet til mikromobilitet. På sikt vil samarbeid med barneskoler, ungdomskoler og videregående skoler om holdninger for hvordan man skal ta hensyn til hverandre i trafikken være til stor hjelp.

6.6 Andre trafikantgrupper

6.6.1 Hest i trafikken

Dette avsnittet er tatt med i TS plan fordi det berører hestetrafikk på våre kommunale veier, fortau og GS-veier.

Trafikk med hest i utmark ser vi ikke som en del av TS plan, men hører sammen med friluftsliv, idrett og sports - utøvelse. Innenfor kulturbegrepet.

I trafikken

Når du rir, kjører eller leier en hest i trafikken, regnes rytter og hesten som et kjøretøy.

Trafikkreglene sier:

«Reglene om trafikk med kjøretøy gjelder så langt de passer også for rytter og for den som fører ride-, laste- eller trekkdyr eller fører eller driver husdyr.»

Bestemmelsene i trafikkreglene innebærer blant annet at det er forbudt for rytter/kusk å benytte gangvei, fortau eller gangbane, sykkelvei eller sykkelbane, dersom ikke annet er bestemt. Det vil

si at rytter og hest skal bruke veibanen på offentlig vei. Dette er regelverk som kommunen ikke har myndighet til å dispensere.

I Utmark

Lov om friluftslivet og ferdsel med hest i utmark:

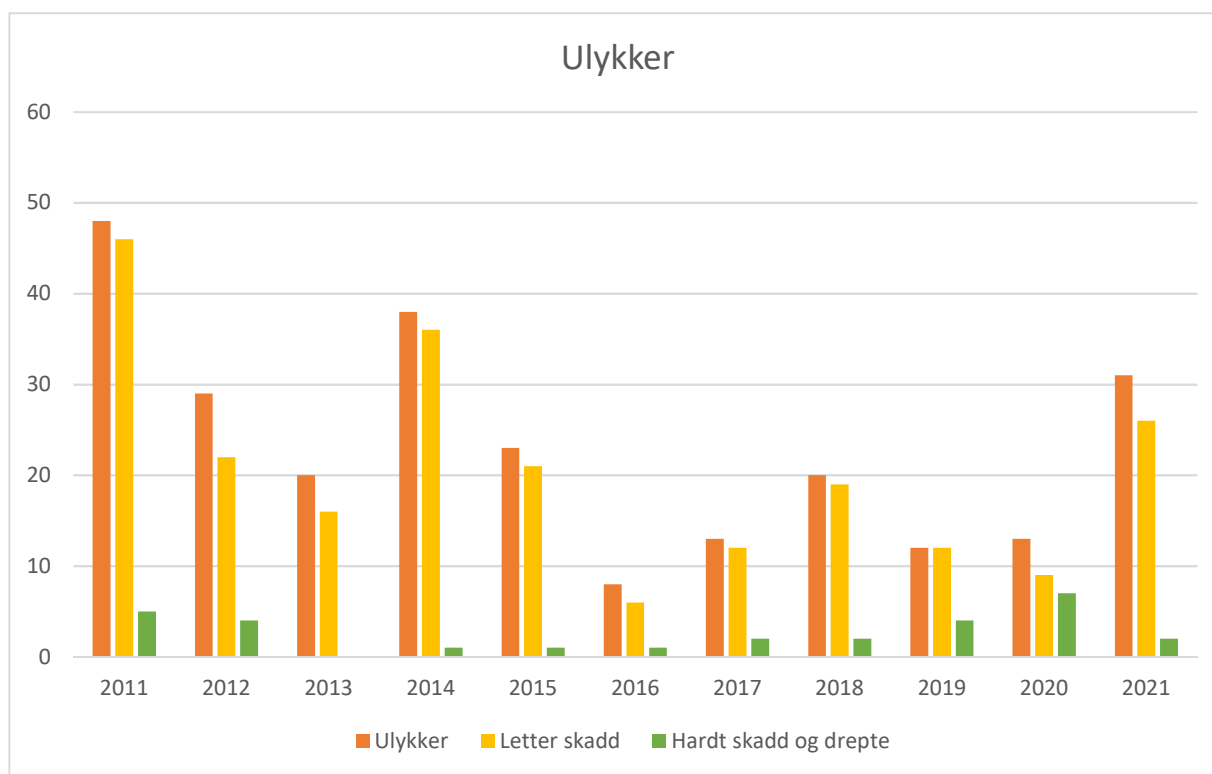
Du kan, med noen forbehold, ri og ferdes med ridehest og kløvhest i utmark.

I naturen gjelder lov om friluftslivet. Her finner vi blant annet allemannsretten. Denne retten gir enhver tilgang til å ferdes i utmark, så sant de tar tilstrekkelig hensyn til naturen og andre brukere av denne (frilftsloven paragraf 2). Dette gjelder også når vi rir eller kløvjer med hest. Det du skal være oppmerksom på, er at hesten er et stort og tungt dyr som setter igjen mer spor i naturen enn for eksempel et menneske til fots. Det er derfor viktig å huske på at vi må ta hensyn når vi ferdes i skog og fjell. Pass på at du ferdes langs stier, veier og i terreng som tåler ferdsel med hest.

6.7 Ulykkesituasjonen i Bamble de siste 10 årene

Ulykkesstatistikken er hentet data fra ulykkes registeret til Statens vegvesen. Tabellen under viser antall ulykker med drepte og skadde i veitrafikken i Bamble kommune i siste 10-års periode.

Alle ulykkestall er hentet fra [Statens vegvesen sin database \(https://trine.atlas.vegvesen.no\)](https://trine.atlas.vegvesen.no)

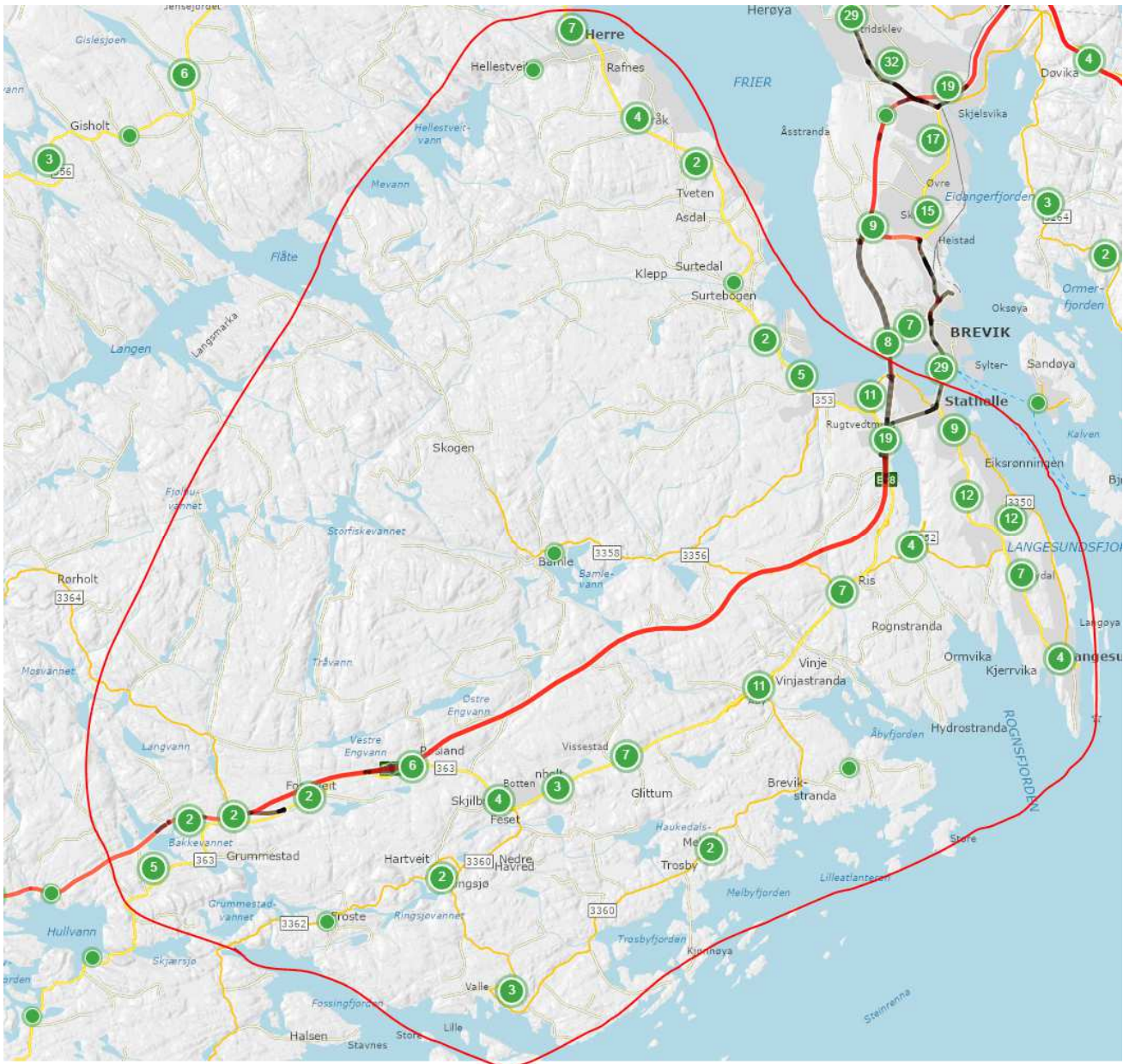


Figur 3. Antall ulykker fordelt på år i Bamble 2011-2021

I en 10 års periode har det skjedd 255 ulykker på veinettet i Bamble av disse er 225 ulykker med resultat «lettere skadd» og 30 ulykker med «hardt skadd/drept». Flest ulykker skjedde det i 2011 med 48 ulykker. Gjennomsnittlig antall ulykker for de 5 første årene i perioden (2011-2015) er 32,

tilsvarende tall for siste 5-årsperiode (2016-2021) er 16. I grove trekk kan en derfor konkludere med en synkende og positiv tendens.

8 av ulykkene i 10-årperioden var dødsulykker.



Figur 4. Viser ulykker fordelt i Bamble kommune i perioden 2011 - 2021

Figur 4 viser at ulykkene fordeler seg ut over store deler av kommunen, men at det er en konsentrasjon på Rugtvedt og langs Sundbyveien fra Sundby til Hekkensmyr. Dette er steder/strekninger med høyere trafikkbelastning enn mange andre steder i kommunen.

7. SÆRLIG FARLIG SKOLEVEI

Bamble kommune har et høyt antall kommunale skyssvedtak grunnet særlig trafikkfarlig skolevei. De siste årene er det gjort store endringer i trafikkmønsteret i kommunen med blant annet etablering av ny E18 som 4-feltsvei. Åpning av ny ungdomsskole på Grasmyr høsten 2021 vil også endre trafikkmønsteret knyttet til skole.

Opplæringsloven § 7-1 første ledd sier at elever som har særlig farlig eller vanskelig skolevei har rett til gratis skyss uten hensyn til veilengden.

Utdanningsdirektoratet presiserer videre følgende om hva som er en «særlig farleg eller vanskeleg» skolevei.

Barn som oppholder seg i trafikken vil alltid være utsatt for en viss fare, og det kan ofte være vanskelig for barn å forholde seg til trafikk. For å få rett til gratis skoleskyss må det foreligge en «særlig risiko». Dette betyr at trafikkkutfordringene på veien er større enn det kan forventes at eleven mestrer.

Ved vurderingen av om veien er «særlig farleg eller vanskeleg», må det gjøres en objektiv og en subjektiv vurdering.

- Objektiv vurdering: Kartlegge alle relevante forhold ved veien og trafikkforholdene og vurdere om dette er «særlig farlig eller vanskelig»
- Subjektiv vurdering: Vurdere om den enkelte eleven har forutsetninger for å ta seg forsvarlig frem i det aktuelle trafikkbildet.

Momenter i den objektive vurderingen:

Momenter som kan være aktuelle i denne vurderingen er bl.a. fartsgrense, trafikk tetthet, tilrettelegging for fotgjengere, bredde på veien, sikt, gangfelt, belysning og veikryss. Det er viktig å huske på at veiforholdene kan endre seg i ulike årstider (lys/sikt, føre og brøyting). Dette kan føre til at en elev får en farlig eller vanskelig skolevei deler av året. Selv om den korteste veien til skolen er farlig eller vanskelig, kan det være andre veier som ikke er farlige/vanskelige og som heller ikke gjør at skoleveien blir så lang at den utløser rett til skyss. Kommunen kan også velge å sette inn andre tiltak, f.eks. tilsyn, som gjør at veien ikke vil være særlig farlig eller vanskelig.

Momenter i den subjektive vurderingen:

Barnets alder, utvikling, syn og hørsel er eksempler på momenter som kan være sentrale i denne vurderingen.

Det vises ellers til linkene:

[Farlig_skolevei_veileder.pdf \(tryggtrafikk.no\)](#)

og Utdanningsdirektoratets uttalelse om særlig skolevei

<https://www.udir.no/regelverkstolkninger/opplaring/Skoleskyss/udir-2-2019-retten-til-skyss1/2.-nar-har-eleven-rett-pa-skoleskyss/2.2-sarlig-farlig-eller-vanskelig-skolevei/>

8. HANDLINGSPLAN

8.1 Adferds- og holdningsskapende tiltak

En stor del av kommunens adferds- og holdningsskapende arbeid utføres i barnehager og skoler. Læreplanene inkluderer moduler vedrørende trafikkopplæring på de ulike nivåer.

En del informasjonstiltak kan Bamble kommune gjøre innenfor gjeldende budsjetttrammer, f. eks formidle trafikksikkerhetstips på sine internettsider (det kan være å opplyse om” grunneieres plikt til å opprettholde frisikt mot offentlig vei etter veilovens § 43” / lenke til tryggtrafikk.no etc.).

Kommunens satsing på adferds- og holdningsskapende tiltak bør synliggjøres ved å sette av årlige budsjettmidler. Dette kan åpne for små bidrag til trafikantrettede tiltak i regi av frivillige organisasjoner/velforeninger, eller til å styrke TS-satsing i kommunens organisasjon; helsestasjoner, barnehage, skole etc.

8.2 Trafikksikker kommune



Bamble kommune ble godkjent som trafikksikker kommune 5. mars 2019. Målet med økt søkelys på trafikksikkerhet er å få et trygt lokalmiljø og mindre skader. Virksomhetenes lister/aktiviteter er laget som en konsekvens av dette. For å opprettholde statusen som trafikksikker kommune, må aktivitetene følges opp i praksis.

I dette arbeidet har kommunalsjef for oppvekst, kommunens ledelse, Teknikk og samfunnsutvikling, Kulturavdelingen, Kommunelegen og Helsestasjonene bidratt med sine handlingsplaner.

Virksomhetene for skole og barnehage har listet opp aktiviteter tilpasset barns alder. Videre hva som skal dokumenteres iblant annet årsplaner. Hvor/når aktivitetene skal gjennomføres og hvem som har ansvaret for at dette blir gjort. Den tar også for seg at trafikksikkerhet er tema også på foreldremøter/-samtaler. Dette understreker at trafikksikkerhetsarbeid er en dugnad hvor alle må bidra om gode resultater skal kunne oppnås. Trygg Trafikk har utgitt en veileder som omhandler skolevei, https://www.tryggtrafikk.no/wp-content/uploads/2017/10/Farlig_skolevei_veileder.pdf På side 18 i den omtales at trafikkopplæring for barn må gjøres både av kommunens (skolens) og foreldrene, og at hovedansvaret ligger hos foreldrene. Holdningsskapende arbeid er viktig, da fysiske trafikksikkerhetstiltak ikke er nok alene. En kan ikke bygge seg ut av alle potensielle farlige situasjoner.

Aktiviteter fra virksomhetene skole og barnehage er listet opp under. Øvrige virksomheter i Bamble kommunens har tilsvarende lister/aktiviteter. Det er valgt å ikke å gjenta disse på tilsvarende måte i denne TS-planen. De er ikke uvesentlige, men det er allikevel naturlig at hovedfokus med TS-plan legges mot myke trafikanter generelt og barn/ungdoms skolevei spesielt.

Kriterier for barnehagene:

Trafikksikkerhet i barnehagen

| Aktivitet | Dokumentasjon | Gjennomføring | Ansvar |
|---|---|---|---------------------------------------|
| Barnehagens trafikkopplæring integreres som en del av omsorgs- og opplæringsarbeidet og nedfelles i barnehagens årsplan. | Beskrives i større grad i årsplanen med innhold og tema | Beredskapsplan Fokusområder på ekskursjoner og turer Trafikkopplæring i førskolegruppa. | Styrere |
| Barnehagen stiller krav til busselskap og drosjer om belter og trafikksikker atferd ved kjøp av transporttjenester. <i>(De minste barna kjører ikke buss)</i> | Beskrives fra skolekontoret i anbudspapirer Drosjer må ha med typegodkjente barneseter | | Kommunalsjef Merkantil Sjåfører |
| Barnehagens ansatte kjenner rutiner for håndtering av uforutsette faresituasjoner og hendelser på turer. | HMS – plan ROS – skjema Beredskapsplaner | Årlig gjennomgang av HMS – perm, skal signeres av alle ansatte Gjennomgang av HMS arbeid og rutiner på personalmøter høst og vår | Styrer |
| Barnehagen har utarbeidet rutiner for å ivareta sikkerheten på turer til fots, med bil eller kollektivtransport. | HMS –plan ROS-skjema Beredskapsplaner <i>NB! Typegodkjente barneseter!</i> | Gjennomgås før ekskursjoner og turer. (fast agenda) | Styrere |

Trafikkopplæringen i barnehagen

| Aktivitet | Dokumentasjon | Gjennomføring | Ansvar |
|---|----------------------------|---|--------|
| Barna lærer trafikkregler for fotgjengere. | Årsplaner Beredskapsuke | Beredskapsuke, Samlingsstund Prosjekter innenfor de ulike fagområdene <i>(Der det er naturlig.)</i> | Styrer |
| Barna lærer om bruk av sansene sine i trafikken. | Årsplaner Beredskapsuke | Beredskapsuke Samlingsstund Prosjekter innenfor de ulike fagområdene Ekskursjoner og ellers der det er naturlig. | Styrer |
| Barna lærer om bruk av bilbelte, sykkelhjelme og refleks. | Årsplaner Beredskapsuke | Beredskapsuke Samlingsstund Prosjekter innenfor de ulike fagområdene Ekskursjoner og ellers der det er naturlig | Styrer |

Samarbeid mellom barnehage og hjem

| Aktivitet | Dokumentasjon | Gjennomføring | Ansvar |
|--|---|---|--------|
| Barnehagen har rutiner for å ivareta barnas sikkerhet ved barnehagens parkeringsplass og port. Disse gjennomgås årlig med foreldre og ansatte. | Årsplaner Skriv til foreldre som underskrives Hjemmesider | Foreldremøter på høst og vår Samarbeid med SU Personalmøter Foreldresamtaler | Styrer |
| Barnehagen påvirker foreldrene til å sikre barna på vei til og fra barnehagen. | Skriv om forsvarlig sikring i forbindelse med oppstart (intensjonsavtale) Vedlegg med regler for sikring (Trygg Trafikk) | Foreldremøter på høst og vår I samarbeid med SU Foreldresamtaler | Styrer |

Trafikksikkerhetsplan for Bamble Kommune

| Aktivitet | Dokumentasjon | Gjennomføring | Ansvar |
|---|---|--|--------|
| Trafikksikkerhet og trafikkopplæring er et årlig tema på foreldremøter. | Årsplaner Dokumentasjon i referater. | Foreldremøter på høst og vår I samarbeid med SU | Styrer |

Kriterier for godkjenning - barnehage

| Aktivitet | Dokumentasjon | Gjennomføring | Ansvar |
|---|------------------------|----------------------------------|--------|
| Skriftlig bekreftelse fra styrer på at alle kriteriene er oppfylt | Evaluerings av årsplan | Ped. Team – møte Alle ansatte | Styrer |
| Årsplan hvor trafikk er integrert | Årsplan, Referater | Alle | Styrer |
| Rutiner for turer til fots, med bil eller kollektivtransport | HMS, ROS Beredskap | Alle ansatte | Styrer |
| Oversikt som viser at trafikk er et tema på foreldremøter | Innkalling, referat | Styrer/Ped. Leder | Styrer |

Kriterier for skolene:

Trafikk i skolen generelt

| Aktivitet | Dokumentasjon | Gjennomføring | Ansvar |
|---|--|--|----------------------|
| Skolen gir, i samarbeid med FAU, anbefalinger til foresatte om elevers sykling til skolen. | Kort og tydelig skriftlig anbefaling gjennom skolens infoskriv. Også med anbefalinger fra Trygg Trafikk, Hjemmesider | Oppstart av skoleåret Foreldremøter Skole/hjem - samtaler | Rektor FAU |
| Skolen har utarbeidet rutiner for å ivareta sikkerheten på turer til fots, på sykkel, i bil og med kollektivtransport i skolens regi. | Infoskriv på høst HMS – planer, Årsplaner ROS | Gjennomgås før ekskursjoner og turer. (fast agenda) Personalmøter (v/behov) Kurs «alle barn sykler» m/ Michel Fouler (4.trinn m/repetisjon 5.trinn) | Rektor Trinnleder |
| Skolen har gode rutiner for at planene blir fulgt av de ansatte. | | Oppstart av skoleår | Rektor |

Trafikkopplæringen i skolen:

| Aktivitet | Dokumentasjon | Gjennomføring | Ansvar |
|--|------------------------|---|--------|
| Skolen har integrert trafikkopplæring i lokal læreplan/ årsplan i tråd med Kunnskapsløftets kompetansemål. | Lokal læreplan/årsplan | Temauke, Valgfag Besøk på NAF øvingsbane (1.kl) Andre fag – kroppsøving, samfunnsfag, KRLE mfl. | Lærere |

Samarbeid mellom skole og hjem.

| Aktivitet | Dokumentasjon | Gjennomføring | Ansvar |
|---|--------------------------------|-------------------|-----------|
| Skolens læreplan for trafikk er årlig tema på foreldremøte. | Årshjul, Referater, innkalling | Foreldremøte høst | Møteleder |

| Aktivitet | Dokumentasjon | Gjennomføring | Ansvar |
|---|---------------------------|---------------|---------------------|
| Foreldre blir involvert i skolens trafikksikkerhetsarbeid for eksempel gjennom Foreldrenes arbeidsutvalg (FAU). | Årlig sak i FAU og SU/SMU | Årlig | Rektor FAU-leder |

Bekreftelse på gjennomføring av trafikksikkerhetstiltak - skole

| Aktivitet | Dokumentasjon | Gjennomført |
|---|-----------------------------------|-------------|
| Årsplan hvor trafikk er integrert | Vedlagt – skolens virksomhetsplan | |
| Rutiner for turer til fots, med sykkel, bil og kollektivtransport | Vedlagt – skolens HMS-plan | |
| Oversikt som viser at trafikk er et tema på foreldremøter | Vedlagt – skolens virksomhetsplan | |

Flere av aktivitetene gjennomføres på foreldremøter, slik at foreldre blir mer involvert og sitt ansvar bevisst. Som nevnt er det i Trygg Trafikks veileder for farlige skoleveier, presisert at hovedansvaret for barns trafikkopplæring ligger hos foreldrene.

8.3 Planmessige tiltak

I motsetning til tiltak knyttet til ulykkespunkt/utrygghetspunkt går de planmessige ut på å finne trafikksikre løsninger i forkant av at problemene oppstår.

Eksempler på tiltak er

- Arealplanlegging som begrenser transportbehovet. Gjennomføring av ABC-prinsippet om «rett virksomhet på rett sted», med publikumsrettede virksomheter nær kollektivknutepunkt.
- Sikre nødvendige hensyn i reguleringsplaner; frisktsoner, gode trafikkløsninger, samtidighetskrav som sikrer infrastruktur for myke trafikanter.

Tiltakene forutsetter ikke kommunale budsjettmidler utover det ordinære lønnsbudsjettet.

8.4 Fysiske tiltak

Med bakgrunn i innspill fra forrige TS-plan og innspill fra Bamble kommune er det i planen vurdert tidligere foreslåtte tiltak på nytt, og foreslått nye tiltak.

Følgende kriterier er lagt til grunn for utvelgelse av prioriterte tiltak:

- Tiltak i forbindelse med skole og skolevei
- Steder der forholdene vurderes å være spesielt farlige
- Svært trafikkerte områder med dårlige løsninger for myke trafikanter
- Ulykkespunkt

I perioden 2021-2025 har Bamble kommune valgt å prioritere 3 tiltak ved en eventuell deltakelse i Byvekstavtalen.

1. Fv. 3350. Sammenhengende fortau Asvallstrand – Ekstrand – Kjellestadbakken (tiltaket beskrives i tiltaksdelen)
2. Gang- og sykkelvei Krabberød – Kjellestad vest – Grasmyr
3. Fv 352. GS-vei Søndre Synken til Stathelle barneskole (tiltaket beskrives i tiltaksdelen)

Tiltak 1 vises på enkel skisse på neste side.

Prioriteringsliste som grunnlag for søknad om trafikksikkerhetsmidler vedlegges planen.

1. Fv. 3350. Sammenhengende fortau Asvallstrand – Ekstrand – Kjellestadbakken, fylkeskommunalt ansvar.



Figur 5. Fortau langs fv. 3350

Fortau på strekningen Kjellestadbakken til Asvallstranda er et omfattende og kostbart prosjekt. Tiltaket er langsmed fylkesvei og derfor et fylkeskommunalt ansvar.

9. VEDLEGG

9.1 Prioriteringsliste som grunnlag for søknad om trafikksikkerhetsmidler

Forslag til tiltaksliste TS plan Bamble kommune 2022 – 2030

| Pri. | Tiltak | Ref | Kostnad |
|------|--|--------------------|-------------------------------|
| | GS vei Grasmyrtoppen – Stathelle b. skole. | Fig7 | 4,4MNOK |
| | GS vei Krabberød – Grasmyr | GS14 Fig6 | 4,7MNOK 3,0MNOK |
| | GS vei - Skarpenord – Skjærgårdshallen (Barfot) | GS23 GS13 | 1,2MNOK |
| | GS vei/fortau - Langesundsveien - Kranaparken | GS16 | 2,3MNOK |
| | GS vei/fortau - Hellestvedtveien, idrettsplassen – Kongens Dam. | GS6 | 2,7MNOK |
| | Fortau – Stadionveien | GS10 | 2,2MNOK |
| | Mindre tiltak: GS vei: <ul style="list-style-type: none"> • Avstikkeren – Tyrsvei • Bjørkesnaret – til GS vei ved bussholdeplass Nordre innkjøring til Lasses: <ul style="list-style-type: none"> • Dråpeøy for GS trafikk | GS18 GS19 V8 | 0,3MNOK 0,8MNOK 0,6MNOK |
| | | | |

Ved søknad om midler fra FTU vil vi kunne få maks 60% tilskudd.

Da må BK dekke inn min 40% av kostnaden ved tiltaket.

GS vei; Fullt opparbeidet gang/sykkelvei med asfalt, universelt utformet og skiltet som GS vei.

Fortau: Fortau er tilknyttet/langs vei.

Tiltak: GS vei Grasmyrtoppen – Stathelle b. skole.

Etablere gang- og sykkelvei langs østsiden av fylkesvei 352 fra Søndre Synken til Stathelle barneskole. Kommunalt ansvar.



Figur 7. GS-vei Søndre Synken til Stathelle barneskole

Tiltaket blir delvis bygget i sammenheng med rekkefølgekrav i reguleringsplanen for Bunestoppen. Bamble kommune har også fått godkjent Trafikksikkerhetsordningspenger for å omregulere slik at GS-vei kan bygges på hele strekningen. Det anbefales derfor at dette tiltaket blir prioritert som prosjekt for Trafikksikkerhetsordningen i 2023 og 2024. Prosjektet har en forventet kostnadsramme på ca. 4,4MNOK med 20% usikkerhetsmargin.

Tiltak: GS vei Krabberød – Grasmyr

GS14 Kjellstad vest - Grasmyr, G/S-veg



Utfordringer

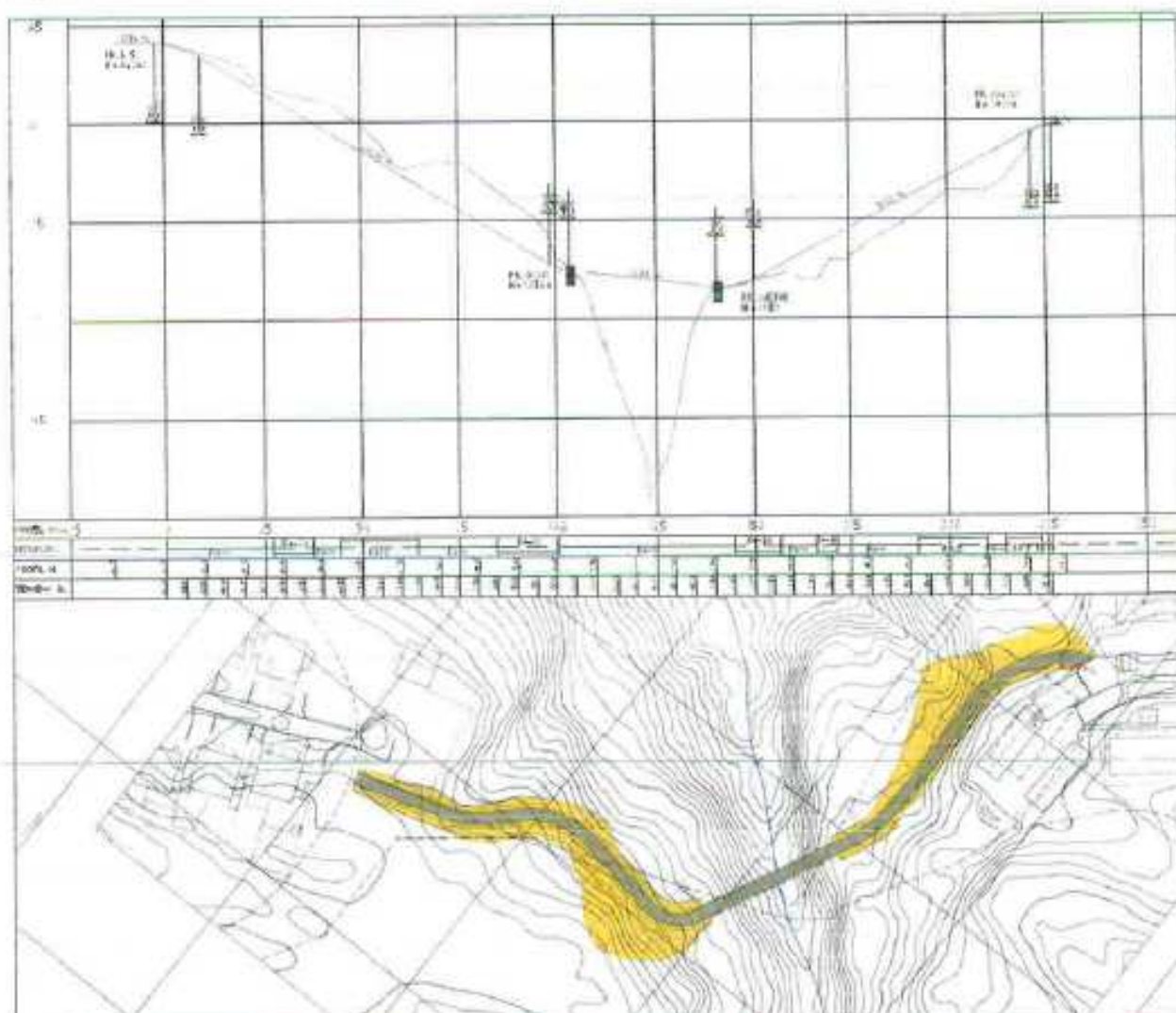
Det mangler en god gang-
/sykkelvegforbindelse mellom
Kjellestad vest og Grasmyr.

Bratte bakker og store høydeforskjeller
langs dagens g/s-tilbud på denne
strekningen – Fotgjengerne må helt
ned til g/s-vegen langs Fv.352 for å
krysse dalrenne som skiller områdene.

Gjennomføring av tiltaket vil forkorte
gangavstanden til Grasmyrområdet
betydelig.



Tiltak

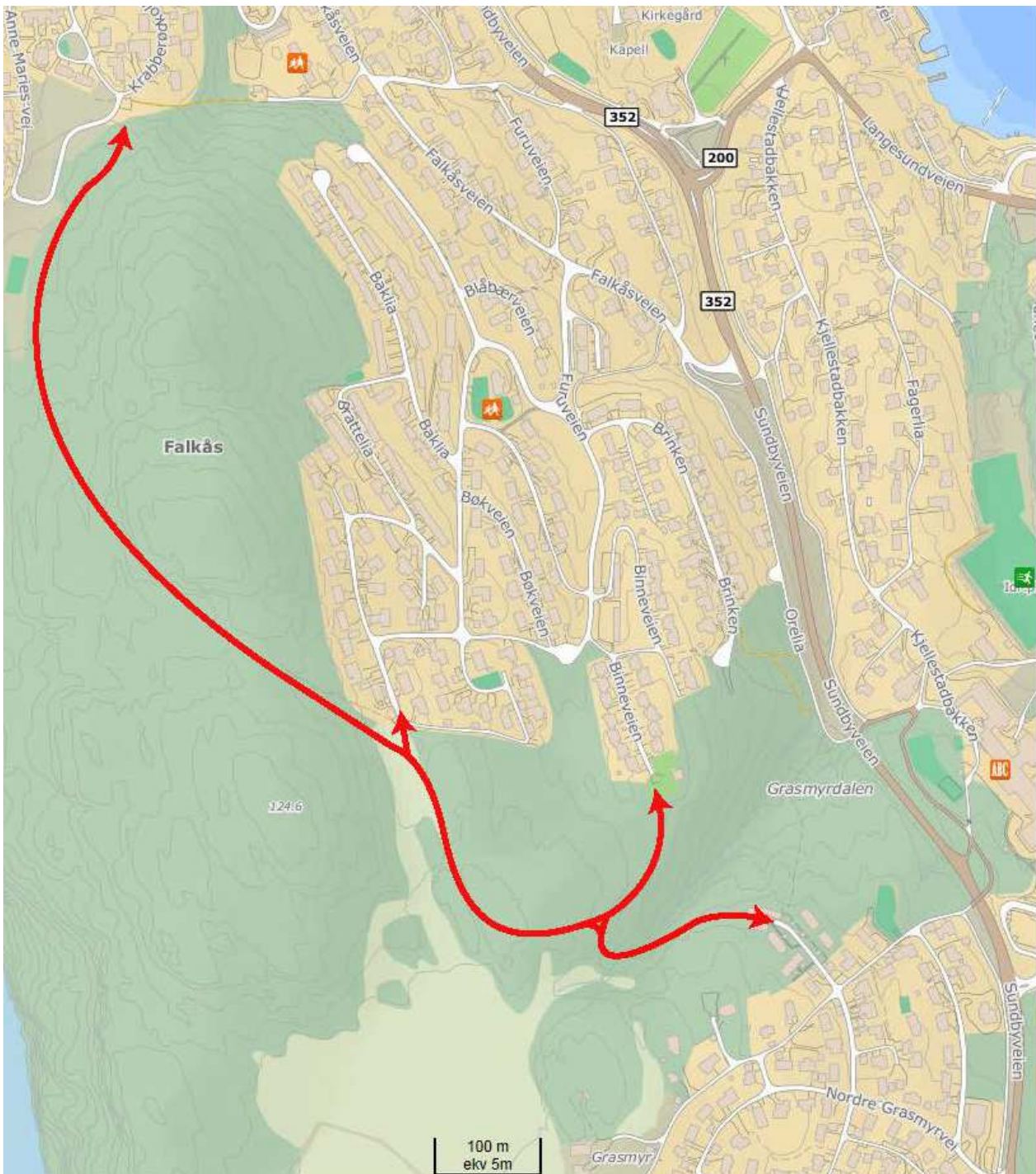


Fra plan-/profiltegning av skisseforslag til ny g/s-løsning mellom Kjellestad vest og Grasmyr

Tiltaket omfatter

- Opparbeidelse ny gang-/sykkelvegtrase.
- Ny bruforbindelse.
- Oppfyllingsarbeider.
- Asfaltarbeider.
- Rekkverk langs høye fyllinger.

Kostnadene for tiltaket er anslått til 4,7 mill.kr. Entreprensekost eks. mva.



Figuren viser i tillegg til GS14 en skisse for gang- og sykkelvei mellom «Krabberødtoppen» og Grasmyr via Kjellestad vest. Dette vil gi en vesentlig bedre kurvatur for gående og syklende mellom Krabberød området og Grasmyr.

Tiltak: GS vei Skarpenord – Skjærgårdshallen (Barfot)

GS23 Skarpenord - Skjærgårdshallen (Barfot), G/S-veg



Utfordringer

Snarvei fra Badeparken/Skjærgårdshallen mot Langesund sentrum.

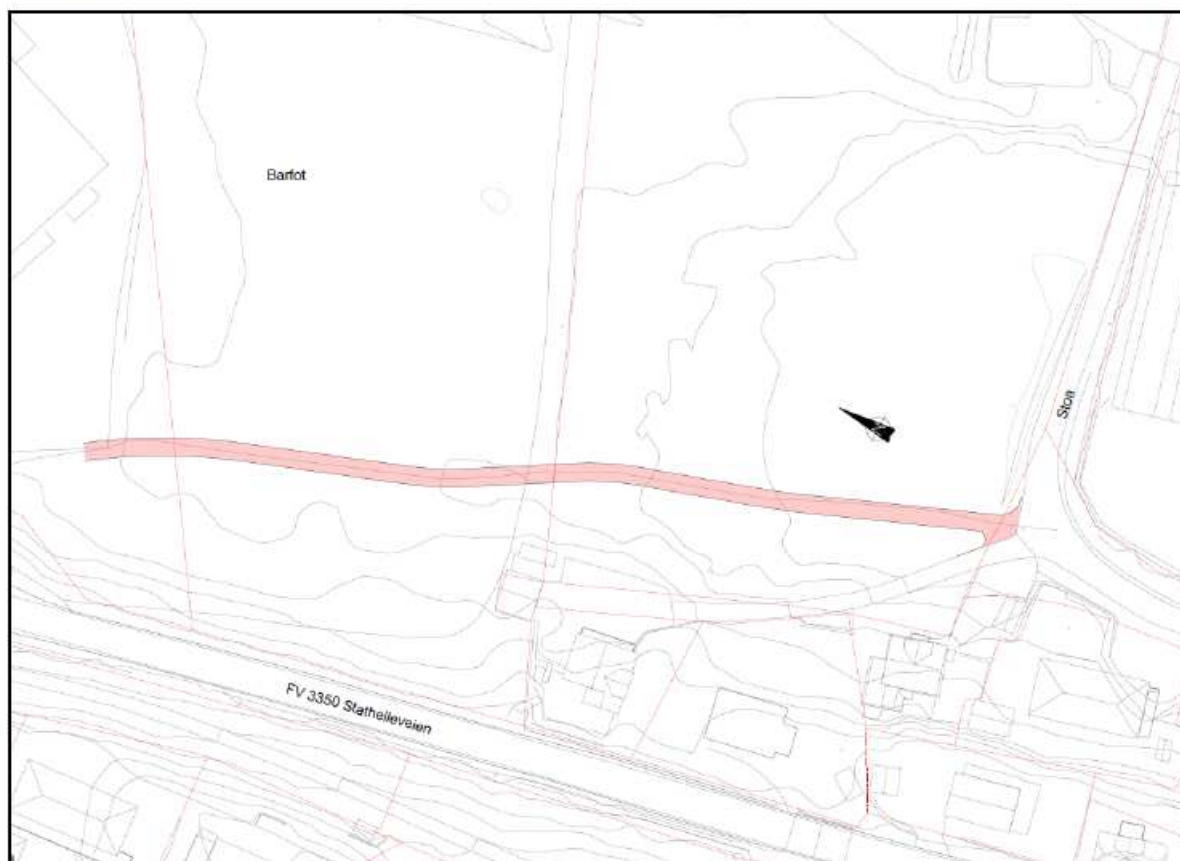
Mye benyttet sti for besøkende på hotellet og hallen for fottur til sentrum. Barn og unge benytter stien til/fra aktiviteter i Skjærgårdshallen/Badeparken

Ved nedbør er stien svært bløt og sølete

Traseen er lite fremkommelig på vinterstid.



Tiltak



Fra plantegning av skisseforslag til oppgradering av snarvei

Tiltaket omfatter

- Opparbeidelse av snarvei til g/s-standard
- Utgraving og opparbeidelse med vegoverbygning
- Grøfting/drenering
- Asfaltarbeider
- Belysning

Kostnadene for tiltaket er anslått til 0,7 mill.kr. Entreprensekost eks. mva.

GS13 Skjærgårdshallen - Salensletta, G/S-veg sammenkobling



Utfordringer

Det mangler fortau langs adkomstvegen inn til Skjærgårdshallen/Badeparken i Langesund.

Det er etablert stier som snarvei mellom plassen foran Skjærgårdshallen og busslomma oppe ved fylkesveien.

Stiene er bratte og blir fort sølete ved nedbør.



Tiltak



Skisse som viser supplerende gangveger/fortau

Tiltaket omfatter

- Opparbeidelse gangveg.
- Opparbeidelse av fortau
- Vegetasjonsrydding
- Oppfyllingsarbeider.
- Overbygning
- Asfaltarbeider.

Kostnadene for tiltaket er anslått til 0,5 mill.kr. Entrepreniskost eks. mva.

Tiltak: GS vei/fortau Langesundsveien – Kranaparken

GS16 Fra kryss Langesundsveien til Kranaparken, fortau



Utfordringer

Det er smal veg og mye gangtrafikk på strekningen.

Vegen benyttes blant annet som skoleveg mellom busstopp ved Fv.352 og skolesenteret på Croftholmen





Skisse som viser forslag til fortaulsøsning med innsnevring til ett kjørefelt på en kortere strekning

Tiltaket omfatter

- Opparbeidelse fortau.
- Riving av bygg for siktutbedring
- Støttemurer
- Overbygning
- Overvannshåndtering
- Asfaltarbeider.
- Rekkverk langs høye støttemurer.

Kostnadene for tiltaket er anslått til 2,3 mill.kr. Entreprensekost eks. mva.

Tiltak: GS vei/fortau Hellestvedtveien, idrettsplassen – Kongens dam

GS6 Herre, fra idrettsplassen og opp til Kongens dam, fortau



Utfordringer

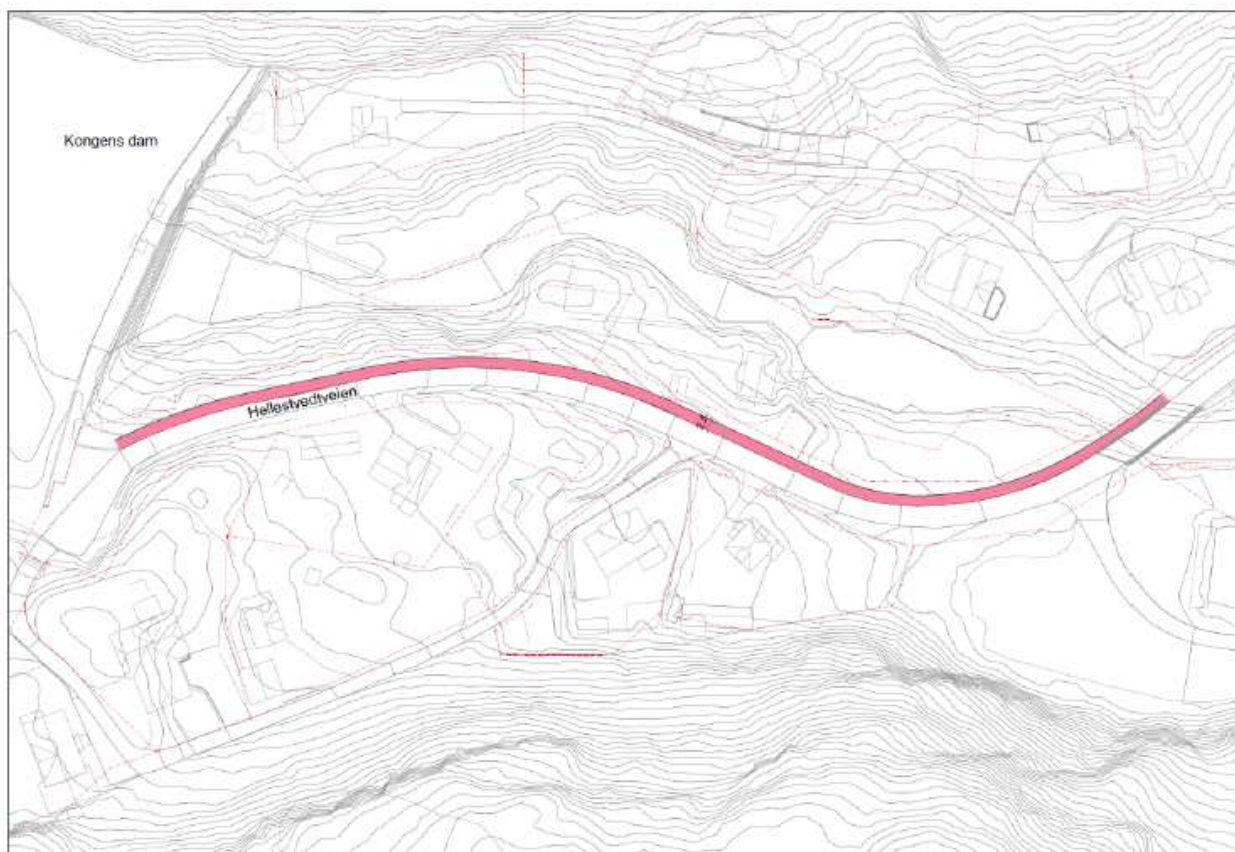
Det er gangtilbud på hele strekningen fra Herre sentrum, men siste strekningen opp til Kongens dam mangler.

Strekningen er smal og det er mye trafikk opp til friområdet og badeplassen ved Kongens dam, spesielt sommerstid.

Barn og unge benytter i stor grad bademulighetene ved Kongens dam.



Tiltak



Skisse som viser forslag til fortau

Tiltaket omfatter

- Opparbeidelse fortau.
- Ny bru over elva
- Oppfyllingsarbeider.
- Støttemurer
- Overvannshåndtering
- Asfaltarbeider.
- Rekkverk langs høye fyllinger/murer.

Kostnadene for tiltaket er anslått til **2,7 mill.kr.** Entreprensekost eks. mva.

Tiltak: GS vei Avstikkeren – Tyrsvei

GS18 Fra Avstikkeren til Tyrsv vei, snarveg



Utfordringer

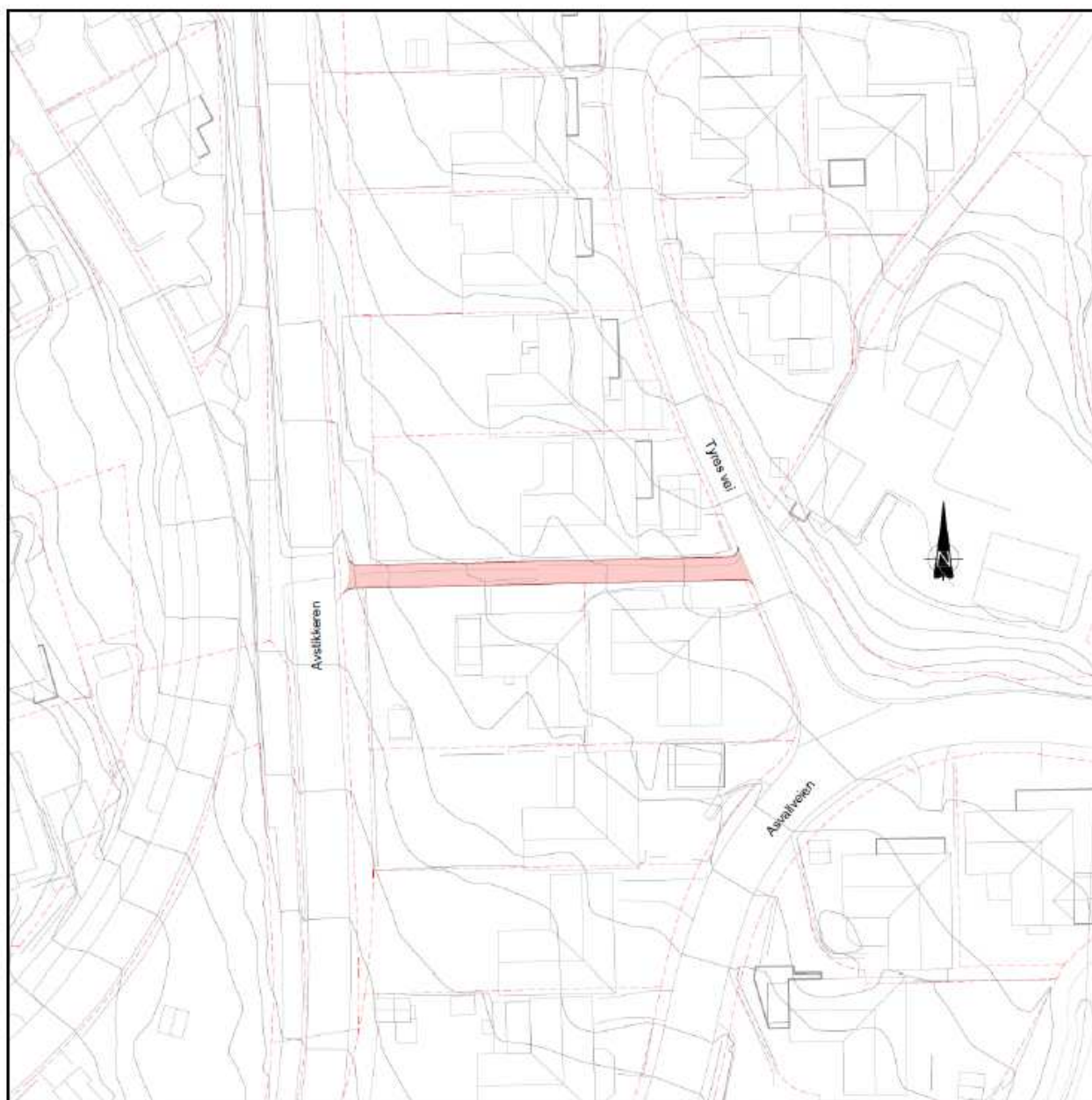
Det mangler en god gang-/sykkelforbindelse mellom Tyrsv vei og Avstikkeren.

Eksisterende sti er smal og lite fremkommelig på vinterstid.

Gjennomføring av tiltaket vil bedre fremkommeligheten og gi en bedre forbindelse mellom Tyrsv vei og Avstikkeren.



Tiltak



Fra plantegning av skisseforslag til ny g/s-løsning mellom Tryms vei og Avstikkeren

Tiltaket omfatter

- Opparbeidelse ny gang-/sykkeltrase.
- Utgraving og opparbeidelse med vegoverbygning
- Asfaltarbeider

Kostnadene for tiltaket er anslått til **0,3 mill.kr.** Entrepriisekost eks. mva.

Tiltak: GS vei Bjørkesnaret – GS vei ved bussholdeplass

GS19 Sundby; Bjørkesnaret - holdeplass ved Fv352, snarveg



Utfordringer

Det mangler en god gang-
/sykkelvegforbindelse mellom
Sundbyfeltet og Fv.352 Bambleveien.

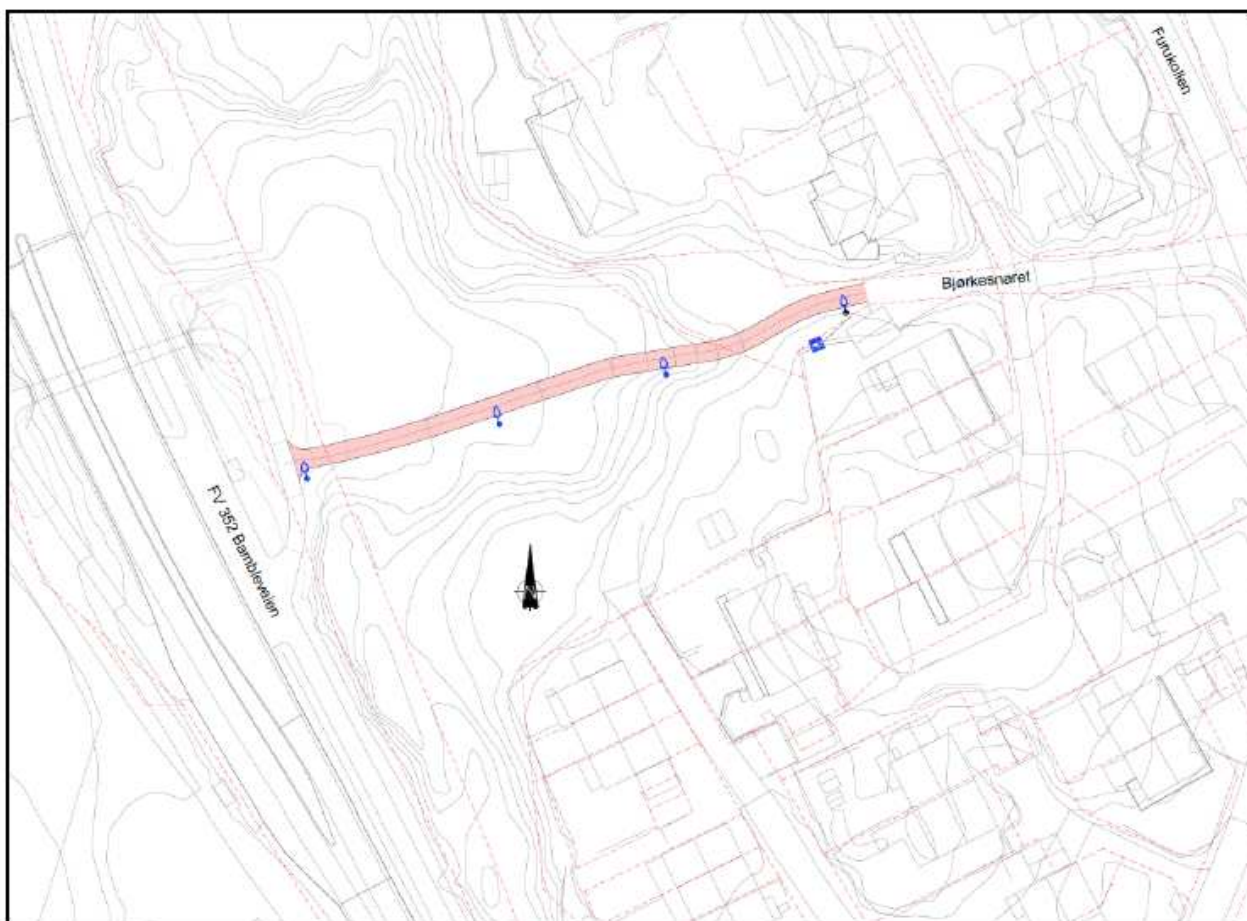
Eksisterende sti er smal og lite
fremkommelig på vinterstid.

Stien er mye brukt for adkomst til
busslommene ved fylkesveien.

Gjennomføring av tiltaket vil øke
fremkommeligheten for mange
trafikanter.



Tiltak



Fra plantegning av skisseforslag til ny g/s-løsning mellom Sundbyfeltet og Fv.352

Tiltaket omfatter

- Opparbeidelse ny gang-/sykkelvegtrase
- Belysning
- Oppfylling
- Overbygning
- Asfaltarbeider

Kostnadene for tiltaket er anslått til 0,8 mill.kr. Entreprensekost eks. mva.

Tiltak: Nordre innkjøring til Lasses – dråpeøy for GS-trafikk

V8 Nordre kryss ved Lasses, avkjøringsfelt og oppstramming



Utfordringer

Nordre avkjøring til Lasses er svært bred og utflytende. Det oppstår lett uoversiktlige situasjoner og det er et stort behov for en oppstramming av krysset.



Tiltak



Tiltaket omfatter

- Oppstramming og kanalisering av krysset.
- Kantsteinsarbeider
- Asfaltarbeider, belegg av betong-/granittstein, oppmerking, bearbeiding av rabatter mm.
- I tillegg til tiltakene vist i skissen vil avkjøringsfelt bli innarbeidet i løsningsforslaget.

Kostnadene for tiltaket er anslått til 0,6 mill.kr. Entreprensekost eks. mva.

9.2 Høringsinnspill til Trafikksikkerhetsplanen – faglig retta høring i planperioden.

Oppdragsgiver: Bamble kommune
 Oppdragsnavn: Rammeavtale GKI Trafikksikkerhetsplan
 Oppdragsnummer: 611126-53
 Utarbeidet av: Ole Thorleif Bommen
 Oppdragsleder: Ole Thorleif Bommen
 Dato: 22.11.2021
 Tilgjengelighet: Untatt offentlighet

Notat Innspill etter høring av TS-plan

1. Høring trafikksikkerhetsplan for Bamble kommune

- 1.1. Vestfold Telemark Fylkeskommune, Samferdsel, miljø og mobilitet
- 1.2. Trygg Trafikk
- 1.3. Statens vegvesen - Transport og Samfunn
- 1.4. Bamble kommune, Virksomhet Spes. Helsetjenester
- 1.5. Statsforvalteren Vestfold og Telemark

Versjonslogg:

| | | | | |
|-------------|-------------|--------------------|-----------|-----------|
| | | | | |
| 01 | 23.11.21 | Nytt dokument | OTB | KEE |
| VER. | DATO | BESKRIVELSE | AV | KS |

1. Høring trafikksikkerhetsplan for Bamble kommune

Trafikksikkerhetsplanen for Bamble kommune for perioden 2021 - 2030 ble sendt ut på høring den 20.10.2021, med høringsfrist **15.11.2021**. Høringsinstansene var:

Statsforvalteren i Vestfold og Telemark, [svfpost@statsforvalteren.no](mailto:sfvtpost@statsforvalteren.no)

Vestfold Telemark Fylkeskommune, Skien post@vtfk.no

Oppvekst Bamble kommune postmottak@bamble.kommune.no

BKFU - Bamble kommunale foreldreutvalg; postmottak@bamble.kommune.no

Folkehelsekoordinator i Bamble kommune, postmottak@bamble.kommune.no

Politi, Grenland politistasjon, post.sor-ost@politiet.no

Statens vegvesen, Skien firmapost@vegvesen.no

Trygg Trafikk, Skien knutli@tryggtrafikk.no

Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU), Skien post@vtfk.no

Innen fristens utløp kom det inn innspill fra 5 instanser. Innspillene er referert i sin helhet under. De fleste innspillene er innarbeidet i endelig plan. Noen av innspillene blir fulgt opp i neste rullering av Trafikksikkerhetsplanen.

1.1. Vestfold Telemark Fylkeskommune, Samferdsel, miljø og mobilitet

Svar- offentlig høring - Trafikksikkerhetsplan for Bamble kommune

Vi viser til deres trafikksikkerhetsplan som er på høring, med høringsfrist 15.11.2021.

Vestfold og Telemark fylkeskommune mener det er bra at kommunen prioriterer å utarbeide en trafikksikkerhetsplan for sin kommune. Trafikksikkerhetsarbeidet er viktig, og en plan vil være med på å bevisstgjøre kommunen på det arbeidet kommunen kan og bør gjøre knyttet til trafikksikkerhet. Vestfold og Telemark fylkeskommune besitter betydelig kompetanse på trafikksikkerhet. Vi er gjerne med og bistår kommunen i en tidlig fase når kommunen skal utarbeide ny trafikksikkerhetsplan.

Samtidig kjenner kommunen de lokale forholdene best og en trafikksikkerhetsplan vil kunne være et godt innspill til fylkeskommunens prioriteringer og planer. Vi gjør oppmerksom på at for å kunne søke tilskuddsordningen; **Trafikksikkerhetsordningen** (tidligere Aksjon skoleveg i Telemark), så må tiltaket det søkes om være omtalt og prioritert i kommunes ts-plan. Retningslinjer finner dere på vtfk.no. Vestfold og Telemark fylkeskommune i gang med utarbeidelse av en **ny regional Trafikksikkerhets-plan**. Kommunen vil bli invitert inn i dette arbeidet, og vi ser frem til å samarbeide videre med dere i 2021.

Mye av trafikksikkerhetsarbeidet foregår gjennom holdningsskapende arbeid, og vi ønsker å rette fokus mot dette arbeidet. Der er kommunen særlig viktig, da de fleste innbyggerne i kommunen enten er ansatt eller mottar tjenester gjennom kommunen. Skole, barnehage, kommunale arbeidsplasser etc. vil være viktige arenaer hvor kommunen kan og bør gjennomføre holdningsskapende arbeid knyttet til trafikksikkerhet. Dette kan selvfølgelig gjøres i samarbeid med andre aktører som f.eks. Trygg Trafikk.

- For de fysiske tiltakene er det viktig at disse er beskrevet så detaljert som mulig. Er det tenkt tiltak på en fylkesveg bør fylkesvegnummer fremgå. I tillegg bør lista inneholde strekning fra-til, lengde, ÅDT (hvis det finnes tall), samt Hva slags type tiltak det er, og strekningslengde bør også fremgå. Dersom det er mulig vil det være en stor fordel for de som skal lese planen om de fysiske tiltakene er satt inn i et kart, slik at en lettere kan sette seg inn i hvor tiltaket er tenkt gjennomført.
- Når det gjelder trafikkskilt bør kommunen opprette og vedlikeholde et vedtaksregister med oversikt over alle trafikkgulerende skilt på kommunale veier. Det er viktig å få en god oversikt over skiltvedtakene, og sørge for at det er fattet vedtak for alle skilt som krever vedtak i henhold til skiltforskriften.
- Når det gjelder veglysanlegg, så er det slik at fylkeskommunen skal overta alle nye anlegg langs fylkesveg. Intensjonen er at fylkeskommunen etter hvert skal overta all strekningsbasert vegbelysning langs fylkesveger.
- Hvis det er gangfelt på kommunale veier, bør ett av tiltakene i handlingsplanen være å gjøre disse trafikksikre.

Gangfelt er i utgangspunktet et framkommelighetstiltak for gående der det er så mye trafikk at det er vanskelig å krysse vegen. Det bør derfor gjennomføres en behovsvurdering. 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, god belysning (intensivbelysning om mulig) og universell utforming

- Når det i ts-planen refereres til ulykker, bør det henvises til personskadeulykker for ikke mer enn de siste 10 årene. Dette vil gi et riktigere bilde av ulykkesituasjonen i kommunen og det blir tatt hensyn til den generelle ulykkesutviklingen.

Under følger kommentarer og tilbakemeldinger fra VTFK til Bamble kommune sin trafikksikkerhetsplan:

s. 5 avsnitt 1.1: Tildeling av drift- og investeringsmidler skjer fra 2020 fra VTFKs Trafikksikkerhetsordning.

s. 10 avsnitt 3.4:

- Det bør vurderes et effektmål som beskriver nullvisjonen: Ingen drepte eller hardt skadde.
- Effektmål nr 2 og 3 er formulert som resultatmål. Vi anbefaler at de omformuleres eller flyttes til punkt om resultatmål.

s. 12 avsnitt 5.1: det bør tydeliggjøres at antall drept eller skadde er nasjonale tall.

s.15 avsnitt 6.3:

- Ny E-18 - her bør spesifiseres at det gjelder strekningen Rugtvedt - Dørdal
- Gammel E-18 - her bør nevnes at tiltak er fro gående og syklende.
- Det bør tydeliggjøres at det menes gamle E-18, samt strekning(er)
- Gassveien vil kobles til E-18 ved Rugtvedt

s. 16: avsnitt 6.5: Her ønsker vi oss et kart med markering av ulykker samt fremstilling av typer ulykker

Vedlagt følger kopi av Bamble kommunes forslag til trafikksikkerhetsplan med kommentarer som over, slik at det er enklere å se hvor kommentarene er tenkt.

Vennlig hilsen,

Henriette Auensen

Rådgiver

Strategi og utvikling

Samferdsel, miljø og mobilitet

Telefon: 33344003 Mobil: 90595878



Vestfold og Telemark fylkeskommune

www.vtfk.no

1.2. Trygg Trafikk

Hei her er kommentarer og innspill til deres Trafikksikkerhetsplan.

Vi har lest planen fra a til å, og synes den er god, men synes likevel det er grunn for oss til å benytte oss av høringsmuligheten.

Vi ser i utkast til ny plan at kommunen har vært gode på å rullere tiltaksdelen i tidligere TS planer.

Ny TS plan skal gjelde for perioden 2021-2030. Det synes vi er en veldig lang periode, kan dere vurdere maks 5 år?

I tillegg er tiltaksdelen/fysiske tiltak lite beskrevet i utkastet.

I planens pkt. 8.4. er det oppført hvilke kriterier som legges til grunn for utvelgelse av prioriterte fysiske tiltak. Kriteriene er gode.

Videre står det listet opp 3 konkrete, store fysiske prosjekt som skal prioriteres i perioden 2021-25. Minst to av disse tre er på FV. - ikke kommunal veg.

Vi vil påpeke nettopp det, og etterlyser en tiltaksliste for hva som er prioritert utført på kommunalt vegnett i planperioden.

I tillegg bør det også stå at planen har en tiltaksdel (jfr. overnevnte) som skal rulleres, herunder kommenteres (hva har man fått til hvert år), og eventuelt justeres.

Dette bør fortrinnsvis skje årlig, men i alle fall minst hvert annet år.

Unni Knutli

Fungerende regionleder
Vestfold og Telemark

Trygg Trafikk

Mobil : (+47) 91 16 43 18

E-post: knutli@tryggtrafikk.no

1.3. Statens vegvesen – Transport og Samfunn

Her kommer noen tilbakemeldinger:

Flott at det Bamble kommune vil ha fokus på og gjør innbyggerne bevisste på at trafikksikkerhet-ditt ansvar.

6.4 Nye fremkomstmidler:

Utfordrende med mikromobilitet, men ved å samarbeide med barneskoler, ungdomskoler og videregående med holdninger for hvordan man skal ta hensyn til hverandre vil på sikt hjelpe.

8. Handlingsplan

Flott at skoler og barnehager blir involvert i et års hjul når det gjelder trafikkatferd og trafikksikkerhet.

Savner litt fokus på holdningsskapende arbeid med det å ikke kjøre i ruspåvirket tilstand.

Med hilsen

Kjersti Hovemoen Myhre

Statens vegvesen, Transport og samfunn

Transport sør, Transportforvaltning sør 2

Besøksadresse: Gjerpensgate 10, Skien

Mobil: +47 90204728 epost: kjersti.hovemoen@vegvesen.no

www.vegvesen.no epost: firmapost@vegvesen.no

1.4. Bamble kommune, Virksomhet Spes. Helsetjenester

Stathelle 12.11.2021

Høringsvar til Forslag til trafikksikkerhetsplan for Bamble kommune 2021-2030

Bamble kommune har godkjenning fra Trygg Trafikk som en *Trafikksikker kommune*. En av kriteriene er at kommunen har en trafikksikkerhetsplan.

Som folkehelsekoordinator vil jeg kommentere noen punkter i forslaget til trafikksikkerhetsplanen.

- Først vil jeg påpeke uttrykket «Trafikksikkerhet - ditt ansvar» på førstesiden av planen. Trafikksikkerhet er et felles ansvar med mange aktører. Foreslår at teksten endres til «Trafikksikkerhet - et felles ansvar» eller at den fjernes.
- Under Pkt. 4. *Viktige aktører i trafikksikkerhetsarbeidet* bør innbyggerne også føres opp som en viktig aktør.
- Forslaget til trafikksikkerhetsplanen er for perioden 2021-2030, med en rullering hvert 4 år.

Tiltaksdelen ligger ikke vedlagt her i Trafikksikkerhetsplan 2021-2030. Tiltaksdelen finner man (etter henvisning) i tidligere plan for perioden 2016-2020.

Hvis tiltaksdelen skal følge gjeldende plan bør det nevnes hvor den enkelt kan hentes.

Med vennlig hilsen

Mette Savio Halvorsen

Folkehelsekoordinator



Virksomhet Spes.helsetjenester
Mobil: +47 913 65 035
MetteSavio.Halvorsen@bamble.kommune.no
www.bamble.kommune.no

1.5. Statsforvalteren Vestfold og Telemark

Uttalelse til trafikksikkerhetsplan - Bamble

Vi viser til planutkast datert 24. august, mottatt 20. oktober.

Vi har gått gjennom utkastet. Det er godt.

Fra vårt faglige utgangspunkt er det naturlig å nevne at endringene i klimaet gir grunn til å øke noen sikkerhetsmarginer også for trafikksikkerhetstiltak. Vi viser til Klimaloven (2018), Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (Kgl. Res. 28. sept. 2018), samt Klimatilpasning i Norge, Stortingsmelding 33 (2012-2013).

Transportsystemet er sårbart for et klima i endring. Klimaprognosene for denne delen av fylket viser sannsynlighet for kraftigere styrtregn og økt årsnedbør. Dette vil utfordre dreneringa av vegene. Faren for flom over bil- og g/s-veger øker. Dermed øker også faren for trafikkulykker. Ved planlegging av fysiske tiltak er det grunn til å legge vekt på klimaframskrivingene. Klimaprofilen for Telemark (2017) gir grunn til å legge inn klimapåslag ved beregninger. Dette bør legges til grunn i trafikksikringsplanen for planlegging av fysiske tiltak på vegnettet, så som g/s-veger, utbedring av bilveier og vegkryss, fartsdempende tiltak m.m. Slike planer bør ta hensyn til å holde vannveier åpne for å redusere faren for trafikkulykker og for å unngå at infrastrukturen blir skadd ved flom og erosjon. Dette gjelder ved planlegging av stikkrenner, bruer og andre vassdragstiltak.

Det er også naturlig å peke på at tilrettelegging for alternativ transport og gange som trafikksikkerhetstiltak, også kan godskrives som tiltak som motvirker økende utslipp av klimagasser i kommunens klimaregnskap.

Med hilsen

Kristin Bjerkeseth Vindvad (e.f.)

fagsjef

Sigurd Anders Svalestad

Seniorrådgiver (saksbehandler)

9.3 Høringsinnspill til Trafikksikkerhetsplanen – Offentlig høring