



BAMBLE KOMMUNE

TRAFIKKSIKKERHETSPLAN 2023-2033



Figur 1. Viser GS/fortau og «Klem og kjør» 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:	30.06.2023
Arkiv (filnavn):	611126-53 - TS-plan Bamble kommune 2023-2033.docx
Oppdragsansvarlig:	Ole Thorleif Bommen

INNHold

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
1.3	Bamble kommunes arbeid med holdningsskapende arbeid	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 Grenland	9
3.3	Bamble kommunes mål for infrastruktur 2013-2025	10
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 konsekvenser	13
5.2	Ulykkessituasjonen i Bamble de siste 10 årene	14
5.3	Utrygghetspunkt	16
6.	VEISYSTEM OG TRAFIKKULYKKER I BAMBLE	17
6.1	Veisystemet	17
6.2	Utbyggingsmønster og arealbruk	18
6.3	Klimautfordringer	19
6.4	Øvrige tiltak som vil påvirke veisystem og trafikksikkerhet i Bamble	20
6.5	Nye fremkomstmidler	21
6.6	Andre trafikantgrupper	21
6.6.1	Hest i trafikken	21
7.	SÆRLIG FARLIG ELLER VANSKELIG SKOLEVEI	23
8.	HANDLINGSPLAN	24
8.1	Adferds- og holdningsskapende tiltak	24
8.2	Trafikksikker kommune	24
8.3	Planmessige tiltak	27
9.	FYSISKE TILTAK – TILTAKSPLAN	28
9.1	Kommunale tiltak	28
9.2	Fylkeskommunale tiltak	38

10. VEDLEGG.....	39
10.1 Høringsinnspill fra offentlig høring februar 2023	39
10.1.1 Team Trafikksikkerhet og miljøvennlig transport, Forvaltningsseksjonen ...	39
10.1.2 Statsforvalteren i Vestfold og Telemark	42
10.1.3 Statens vegvesen Transport og samfunn.....	43
10.1.4 Privat innspill fra Erling Grammeltvedt	45
10.2 Høringsinnspill fra offentlig høring november 2021.....	50

FORORD

Trafikksikkerhetsplanen for 2023-2033 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 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

- 2022 Forberedende arbeider med reguleringsplan for gs-veg Grasmyrtoppen – Stathelle barneskole

I tillegg til Trafikksikkerhetsordningen har Statens vegvesen «Tilskuddsordningen til trafikksikre skoleveger og nærmiljø» Frist for å søke på midler er rundt 1. oktober året før gjennomføring. Link til søknaden:

[Søknad om tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljø \(vegvesen.no\)](https://vegvesen.no/soknad-tilskudd-tryggere-skoleveier-og-naermiljo)

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 Kjønnøyaveien
- 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.

1.3 Bamble kommunes arbeid med holdningsskapende arbeid

Siden siste revisjon av Trafikksikkerhetsplanen ble Bamble kommune godkjent som Trafikksikker kommune i 2019. Hvordan kommunen arbeider og skal arbeide med holdningsskapende arbeid i årene framover er blant annet beskrevet i kapittel 8.2 Trafikksikker kommune.

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 Andre Lindkjen Olsen 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 20.10.2021 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 og 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. Planen ble sendt på høring med høringsfrist 25.02.2023. Trafikksikkerhetsplanen blir endelig behandlet i kommunestyret 7.september 2023.

2.2.1 Innspill etter offentlig høring

Innspill fra fagetatene er i stor grad innarbeidet i revidert TS-plan

Innspill	Fra	Merknad
1	Vestfold Telemark Fylkeskommune, Team trafikksikkerhet og miljøvennlig transport, Forvaltningsseksjonen	I stor grad fulgt opp i revidert plan (se vedlegg)
2	Statsforvalteren i Vestfold og Telemark	Ingen uttalelse avgitt
3	Statens vegvesen	I stor grad fulgt opp i revidert plan (se vedlegg)
4	Privat innspill fra Erling Gammeltvedt	Svares ut i saksframlegget (se vedlegg)

Alle høringsinnspill er lagt ved trafikksikkerhetsplanen.

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 krysningspunkter 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 krysningspunkter 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 Grenland

De fire grenlandskommunene har arbeidet sammen med fylkeskommunen for å lage en samordnet plan for areal og transport i Grenland.

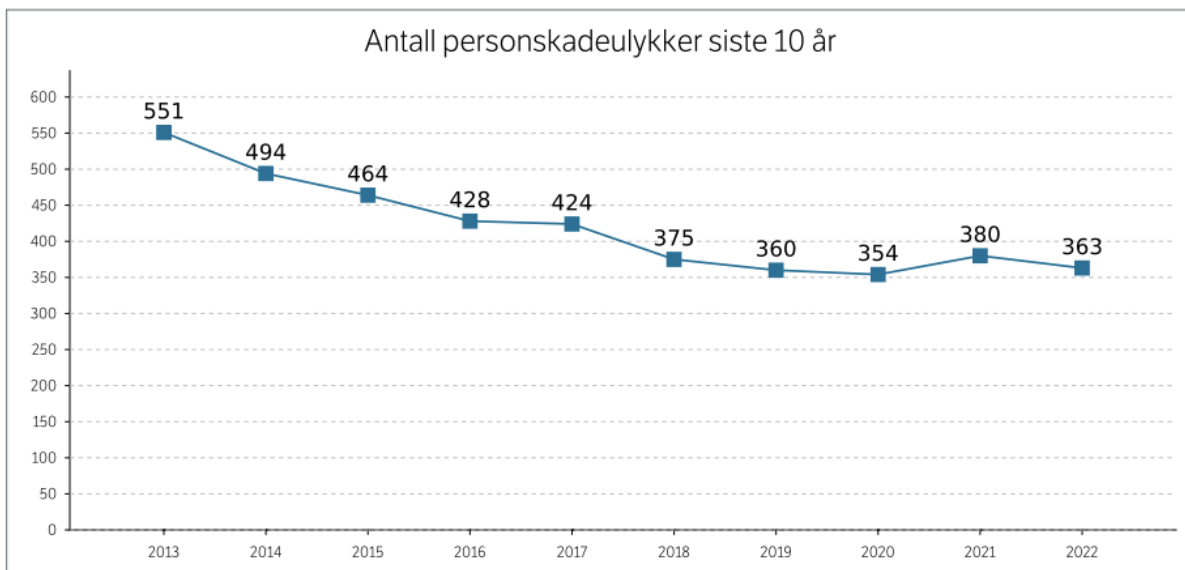
Målet er at planen skal gjøre regionen til et attraktivt sted å bo, arbeide og leve. Planen ble vedtatt av fylkestinget 17 juni 2014 og gjelder frem til 2025.

Visjonen i regional plan for samordna areal og transport i Grenland er følgende:

«I 2025 er Grenland et tyngdepunkt for befolkningsutvikling og næringsutvikling sør-vest for Oslo. På grunn av spennende jobbmuligheter og gode bo- og bykvaliteter velger folk fra hele landet å flytte til Grenland».

Grenland er den sjuende største byregionen i Norge og omfatter kommunene Skien, Porsgrunn, Bamble og Siljan. Den regionale planen skal gjøre Grenland til et attraktivt sted å bo, arbeide og leve. Planarbeidet er gjennomført innenfor organiseringa av Bystrategi Grenland, med deltagelse fra Statens vegvesen, Jernbaneverket

I 2022 skjedde det 363 personskadeulykker i Vestfold og Telemark. Trenden er synkende fra 2013.



Det er flest utforkjøringsulykker. Deretter kommer påkjøring samme kjøreretning, motsatt kjøreretning og kryssende kjøreretning. De fleste ulykkene skjer på fylkesveinettet.

Når det gjelder antall drepte og hardt skadde er det flest i ulykkestypen utforkjøringer og motsatt kjøreretninger (møteulykker).

Ulykkestall fra Vestfold og Telemark for 2022

Ulykkestyper	Sum personskadeulykker	Antall drept	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde	Sum personskader
Samme kjøretning	66	0	7	116	123
Motsatt kjøretning	57	3	20	86	109
Kryssende kjøretning	66	0	5	75	80
Fotgjenger/akende	32	2	6	24	32
Utforkjøring	120	5	20	113	138
Andre ulykker	22	2	3	20	25
Ukjent	0	0	0	0	0
Sum	363	12	61	434	507

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

Effektmål

- 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.

Resultatmål

- 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 seg om 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 rettledning/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 konsekvenser

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.

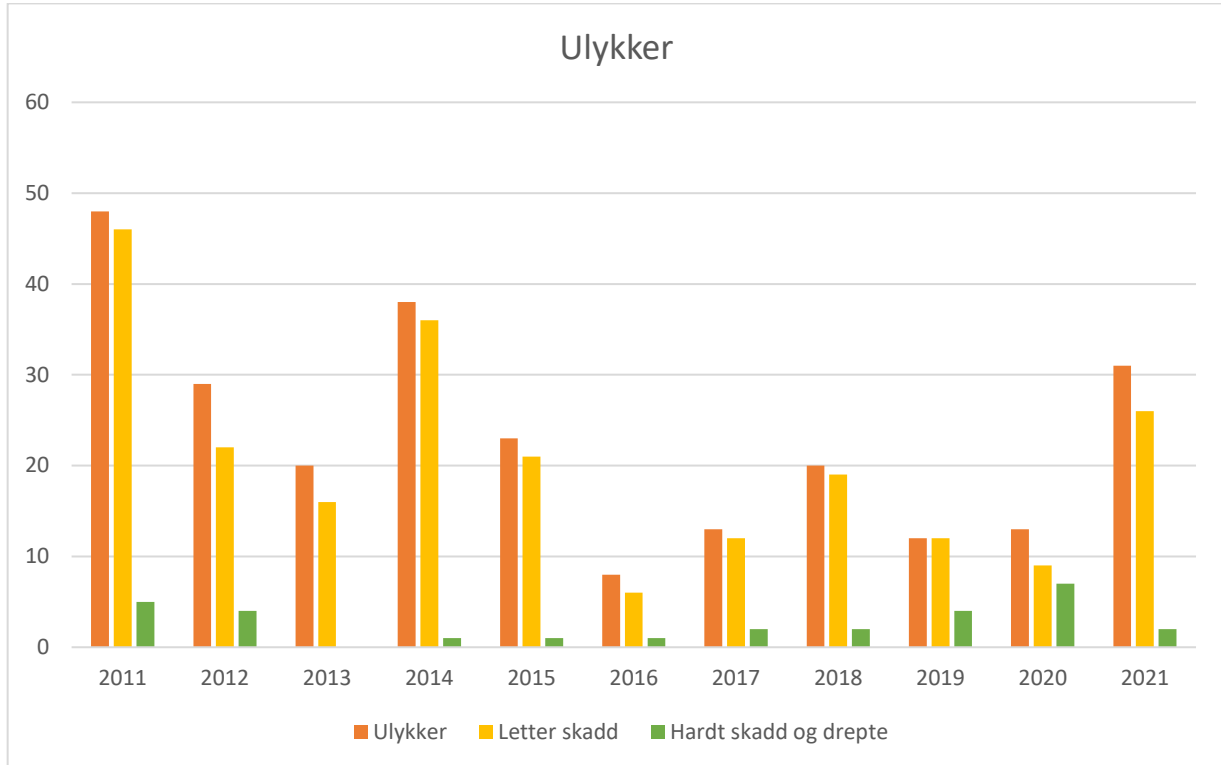
Skadegrad	Kostnad per tilfell (kpi. justerte 2016 tall)
Et dødsfall	36 600 000,-
Meget alvorlig skadd	32 800 000,-
Alvorlig skade	11 600 000,-
Lettere skadd	885 000,-
Materiell skade	46 000,-

Kilde: Håndbok V712 Konsekvensanalyser, Vegdirektoratet 2018

5.2 Ulykkessituasjonen 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>)

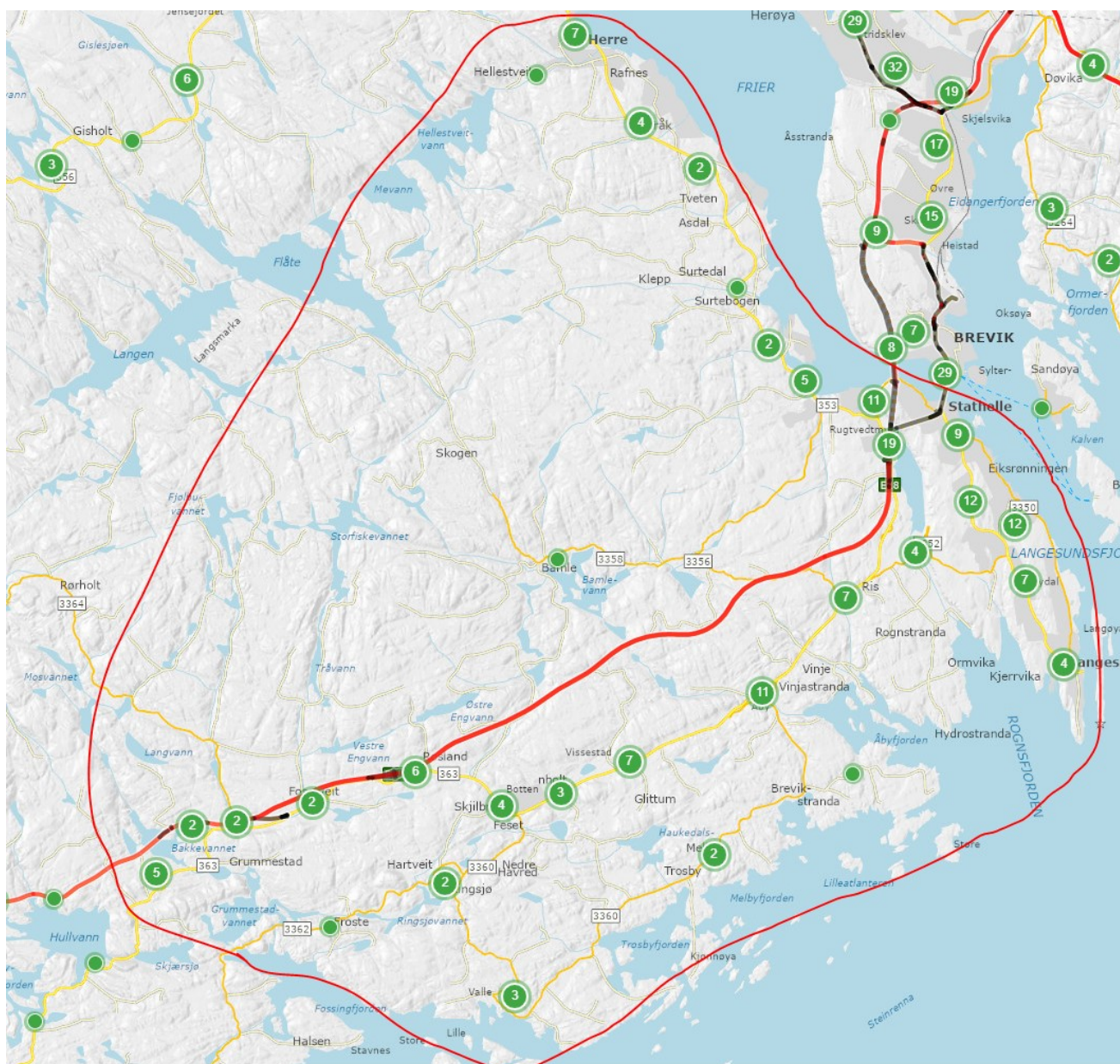


Figur 2. Antall ulykker fordelt på lettere skadd, hardt skadd og drepte i Bamble i perioden 2011 til 2021

I en 10 års periode har det skjedd 255 ulykker på veinettet i Bamble av disse er 225 ulykker med «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-årsperioden var dødsulykker.



Figur 3. Viser ulykker fordelt i Bamble kommune i perioden 2011 - 2021

Ulykkene fordeler seg ut over store deler av kommunen, men 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.

5.3 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.

Hvordan skoler og barnehager vil jobbe med kartlegging og videre oppfølging av trafikksikkerhetsarbeidet er beskrevet i kapittel 8.2 Trafikksikker kommune.

I et perspektiv over 10 år er det Findal som utpeker seg som særlig farlig skolevei. Dette vil endre seg etter utbygging av fv. 353 «Gassveien».

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) ¹	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.

¹**Årsdøgntrafikk**, forkortet **ÅDT**, er i prinsippet summen av antall kjøretøy som passerer et punkt på en vegstrekning (for begge retninger sammenlagt) gjennom året, dividert på årets dager, altså et gjennomsnittstall for daglig trafikkmengde.

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

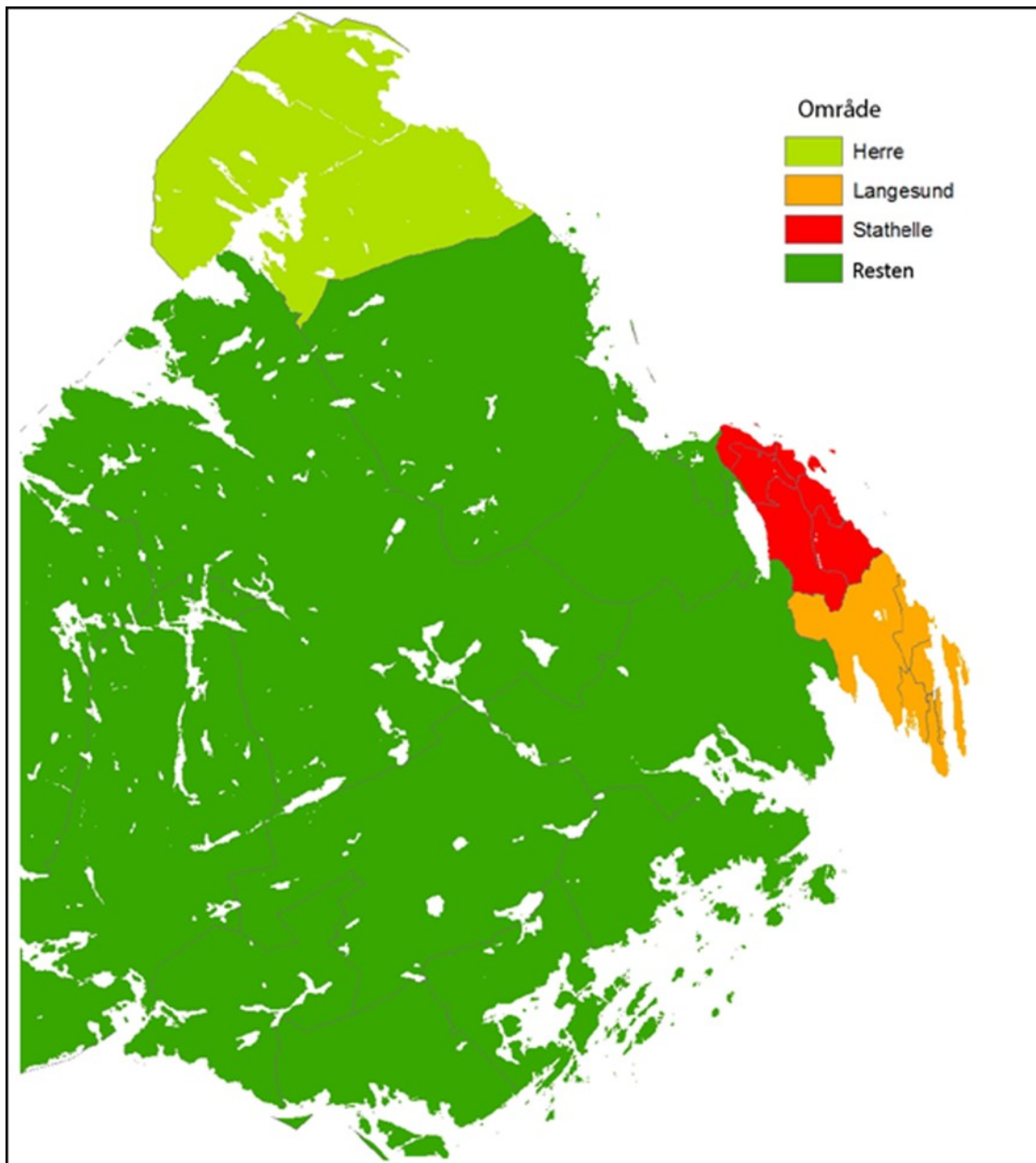
Strategier

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 \(bamble.kommune.no\)](#)

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



Figur 4. 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 (friluftsloven 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.

7. SÆRLIG FARLIG ELLER VANSKELIG 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. **Begrepet «særlig farlig eller vanskelig skolevei» vil på grunn av disse endringene forandre seg over tid, og må revurderes etter behov.**

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 trafikutfordringene 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:

[Særlig farlig eller vanskelig skolevei • Trygg Trafikk](#)

og saksgang ved søknad om skyss pga. særlig farlig eller vanskelig skolevei

[1a - Saksgang ved søknad om skyss pga særlig farlig eller vanskelig skolevei • Trygg Trafikk](#)

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 friskt mot offentlig vei etter veilovens § 43" / lenke til [tryggtrafikk.no](https://www.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, sykkelhjelmer og reflekser.	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

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 kollektiv-knutepunkt.
- Sikre nødvendige hensyn i reguleringsplaner; frisiktsoner, gode trafikkløsninger, samtidighetskrav som sikrer infrastruktur for myke trafikanter.

Tiltakene forutsetter ikke kommunale budsjettmidler utover det ordinære lønnsbudsjettet.

9. FYSISKE TILTAK – TILTAKSPLAN

Tiltaksplan er de fysiske tiltakene som er fremkommet i planarbeidet. Tiltakene har som mål fjerne utfordrende punkter i trafikkbildet, lette og effektivisere fremkommeligheten for myke trafikanter.

I forbindelse med Bamble kommunes eventuelle deltakelse i «*Bystrategiarbeidet*» i Grenland var det foreslått flere tiltak. Etter vedtak i Bamble kommunestyre juni 2023 om at Bamble kommune ikke skal delta i det videre arbeid med «*bystrategi*» er derfor tiltaksdelen delt i to; en tiltaksdel som gjelder kommunale veier og derfor kommunens ansvar. Tiltakene listes opp i tabell, beskrives med enkel kartskisse og en kort beskrivelse i kap. 9.1.

Den andre delen som gjelder fylkeskommunale veier og derfor fylkeskommunens ansvar listes opp i egen tabell i kap. 9.2. I tabellen vises også tiltak foreslått i høringsfasen. Disse vises kun i tabell. Andre tiltak som kommunen foreslo inn i bystrategiarbeidet vises også med en enkel beskrivelse.

9.1 Kommunale tiltak.

Gjennomføring av tiltakene finansieres gjennom kommunal bevilgning og tilskudd fra «*Trafikksikkerhetsordningen*».

I tabellen under vises aktuelle tiltak. Tiltakene beskrives nærmere i de påfølgende sidene. Tabellen danner grunnlag for kommunens mulighet til å søke om trafikksikkerhetsmidler. Dette gjelder både fylkeskommunen sin «*Trafikksikkerhetsordningen*» og Statens vegvesen sin «*Tilskuddsordning til trafikksikre skoleveger og nærmiljø*»

Ved søknad om midler fra disse ordningene vil kommunen normalt kunne få maks 60% tilskudd. Da må BK dekke inn min 40% av kostnaden ved tiltaket.

	Tiltak	side	Estimerte kostnader (2021 tall)
1	GS vei Grasmyrtoppen – Stathelle b. skole.	29	4,4MNOK
2	GS vei Krabberød – Grasmyr	30	4,7MNOK 3,0MNOK
3	GS vei Skarpenord – Skjærgårdshallen (Barfot)	31	1,2MNOK
4	GS vei/fortau Langesundsveien – Kranaparken	32	2,3MNOK
5	GS vei/fortau Hellestvedtveien, idrettsplassen – Kongens Dam.	33	2,7MNOK
6	Fortau – Stadionveien	34	2,2MNOK
7	Fortau nedre del av Avstikkeren	35	1,5MNOK
8	Mindre tiltak: GS vei: • Avstikkeren – Tyrsvei • Bjørkesnaret – til GS vei ved bussholdeplass	36 37	0,3MNOK 0,8MNOK

Tiltak 1: GS vei Grasmyrtoppen – Stathelle barneskole.

Etablere gang- og sykkelveg langs østsiden av fylkesvei 352 fra Søndre Synken til Stathelle barneskole. Bamble kommune har som følge av reguleringsplan for Bunestoppen et ansvar for å bygge deler av denne strekningen. I tillegg er det bevilget penger fra Trafikksikkerhetsordningen til å bygge denne strekningen,

Tiltaket vil medføre at myke trafikanter, spesielt til Stathelle barneskole slipper å ferdes i krysset Tønderveien/Sundbyveien.



Figur 5 Gs-veg Søndre Synken - Stathelle barneskole

Tiltak 2: GS vei Krabberød – Kjellestad vest – Grasmyr

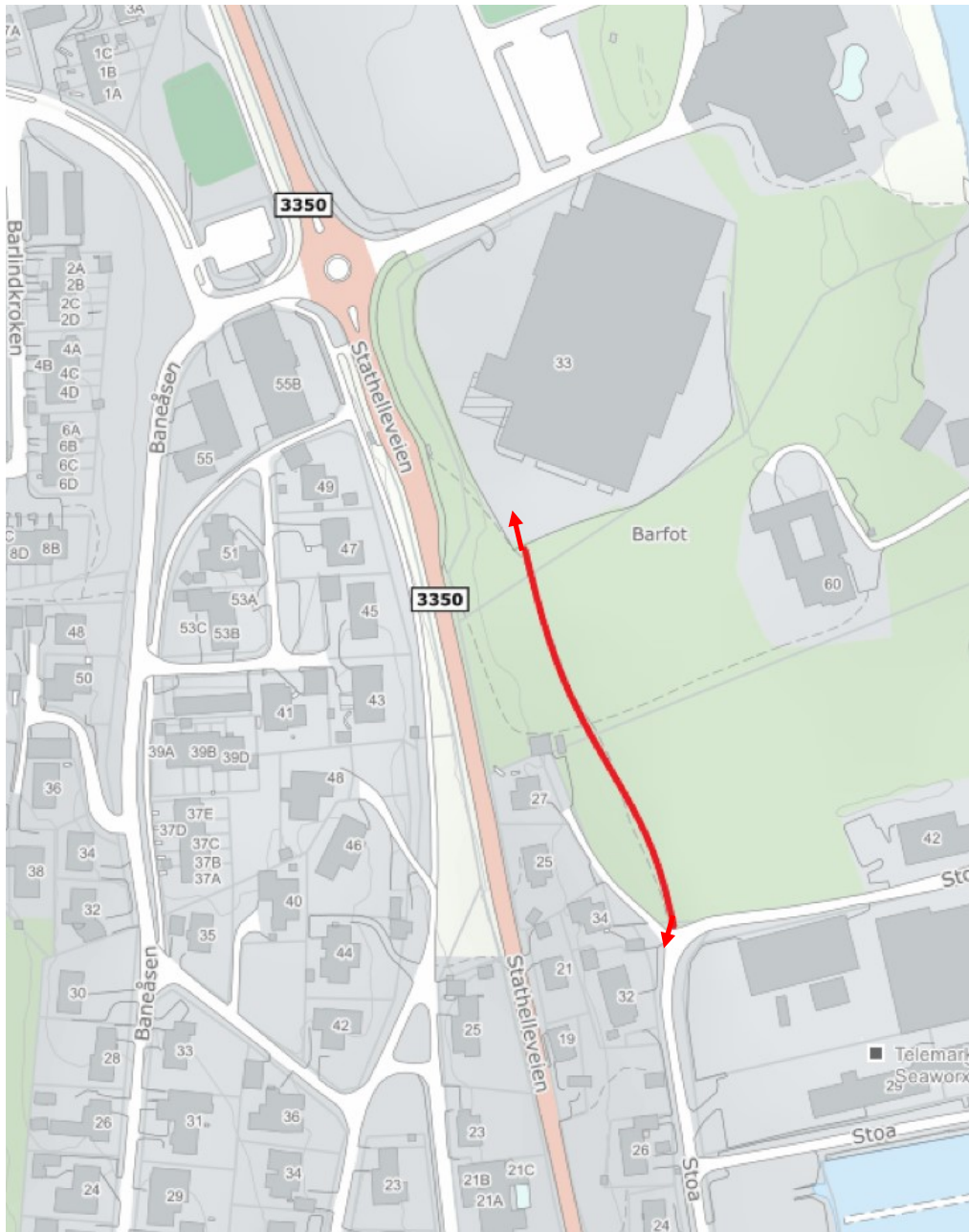
Etablere gang- og sykkelvei fra Krabberød til Grasmyr via Kjellestad vest. Dette vil være en kommunal GS-veg og bør bygges av kommunen i samarbeid med Trafikksikkerhetsordningen. Tiltaket vil gi en vesentlig bedre forbindelse og kurvatur for gående og syklende mellom Krabberød området og Grasmyr.



Figur 6.gang- og sykkelveg fra Kjellestad vest til Grasmyr.

Tiltak 3: GS vei Skarpenord – Skjærgårdshallen (Barfot)

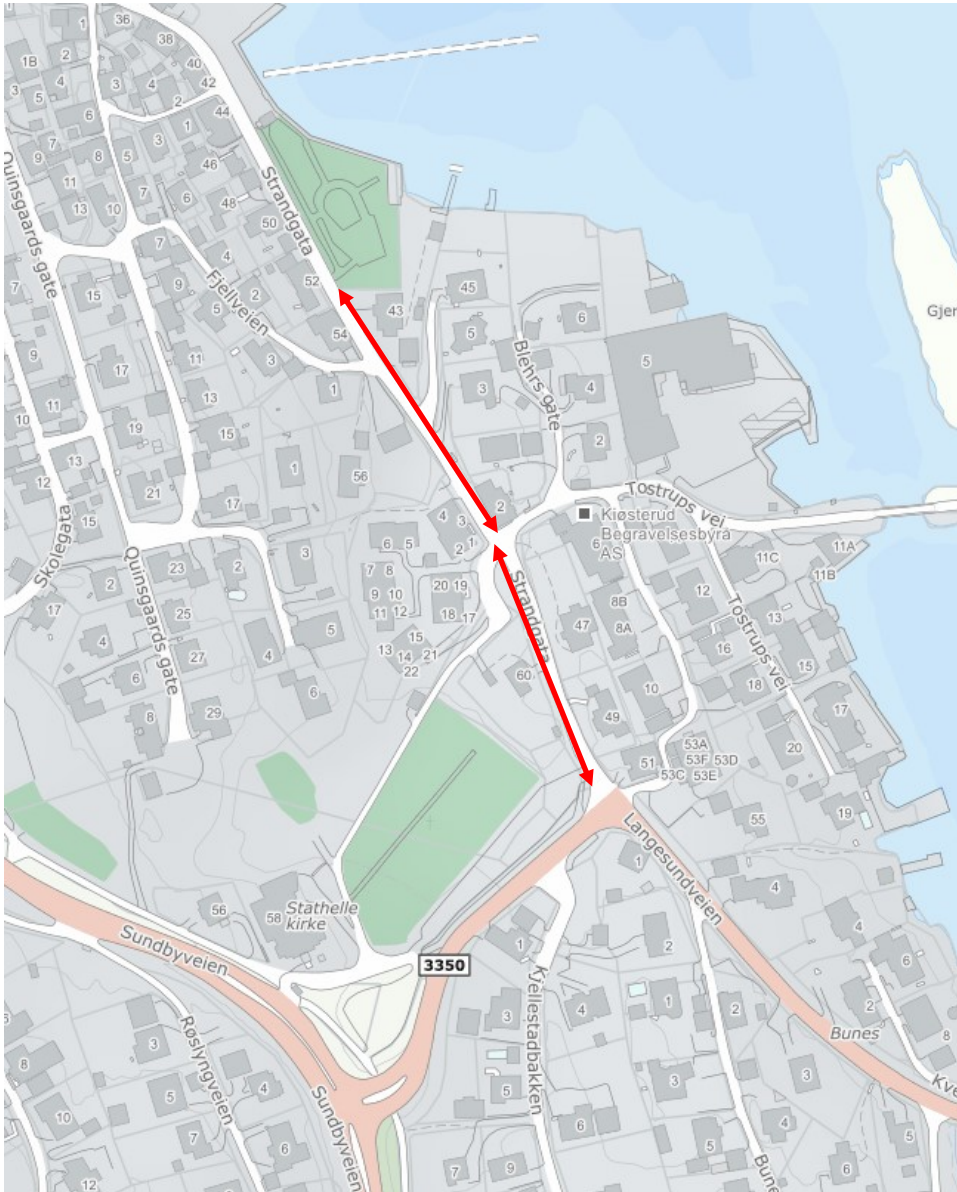
Etablere GS vei fra Skarpenord/Stoa til Skjærgårdshallen. Dette vil bli en kommunal gang- og sykkelvei. Den vil bedre fremkommelighet og attraktivitet for lokalområdet. Tiltaket vil kunne gjennomføres innenfor årlig rammebevilgning forutsatt at denne er på samme nivå som 2023.



figur 7 Skarpenord - Skjærgårdshallen

Tiltak 4: GS vei / fortau Langesundsveien – Kranaparken

Etablere løsning for myke trafikanter fra krysset Langesundsveien / Strandgata til Kranaparken. Tiltaket er på kommunal veg. Strekningen benyttes blant annet av myke trafikanter som skal til Croftholmen. Det er trangt og vil være utfordrende å få til en god GS-løsning på strekningen.



Figur 8 GS vei / Fortau Langesundsveien - Kranaparken

Tiltak 5: GS vei/fortau Hellestvedtveien, idrettsplassen – Kongens Dam.

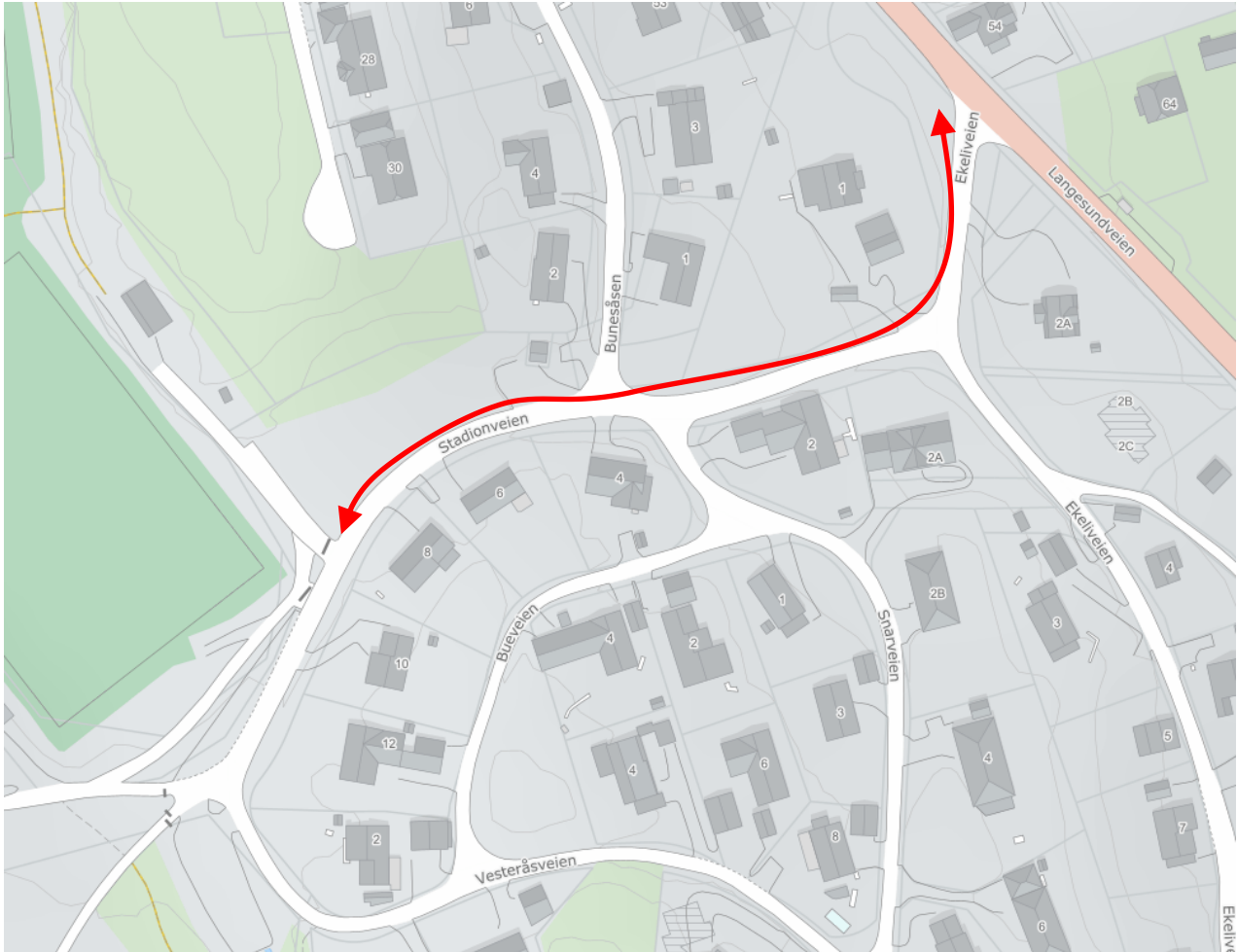
Etablere løsning for myke trafikanter fra Idrettsplassen på Herre til Kongens dam. Tiltaket er langs kommunal veg. Tiltaket må sees i sammenheng med reguleringsplan for Kongens dam og en evt. opparbeidelse etter denne planen.



Figur 9 GS / Fortau fra Idrettsplassen til Kongens dam

Tiltak 6: Fortau Stadionveien

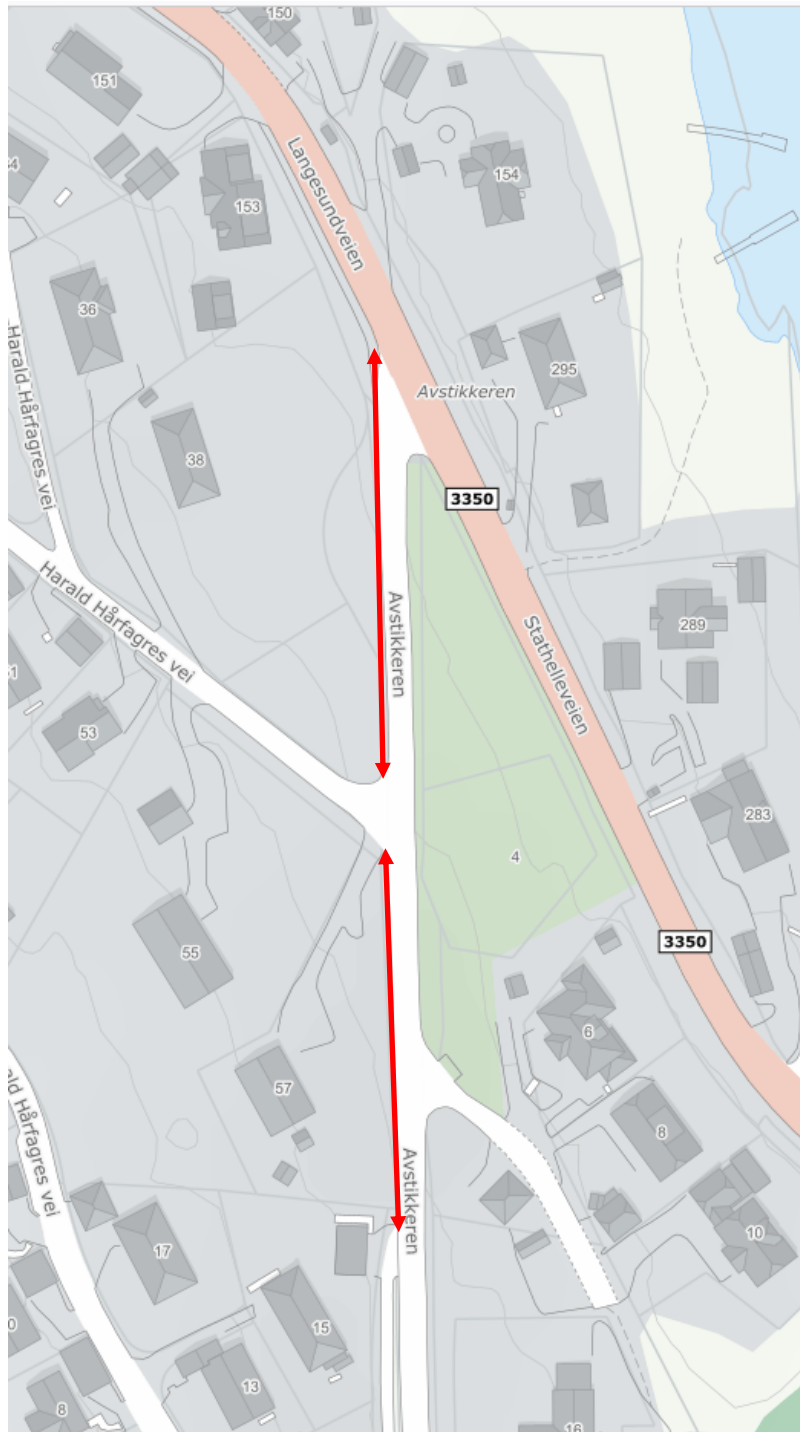
Etablere fortau langsmed Stadionveien / Ekeliveien fra Langesundveien til Bunes stadion. Tiltaket er langsmed kommunal veg. Tiltaket bør sees i sammenheng med utbedring av vannforsyningen i området. En fortaus løsning vil bidra til en tryggere skolevei og bedre trafikksikkerheten i forbindelse med fritidsaktiviteter ved Bunes stadion.



Figur 10 Fortau fra Langesundveien til Bunes stadion

Tiltak 7: Fortau nedre del av Avstikkeren

Etablere fortau langsmed nedre del av Avstikkeren. Tiltaket er langsmed kommunal veg og blir en forlengelse av eksisterende GS-løsningen. Avstikkeren er mye benyttet vei for mye trafikanter og fortaus løsning vil bidra til trygge og bedre trafikksikkerheten.



Figur 10. Fortau Avstikkeren

Tiltak 8: Mindre tiltak

GS18 Fra Avstikkeren til Tyrs vei, snarveg



Utfordringer

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

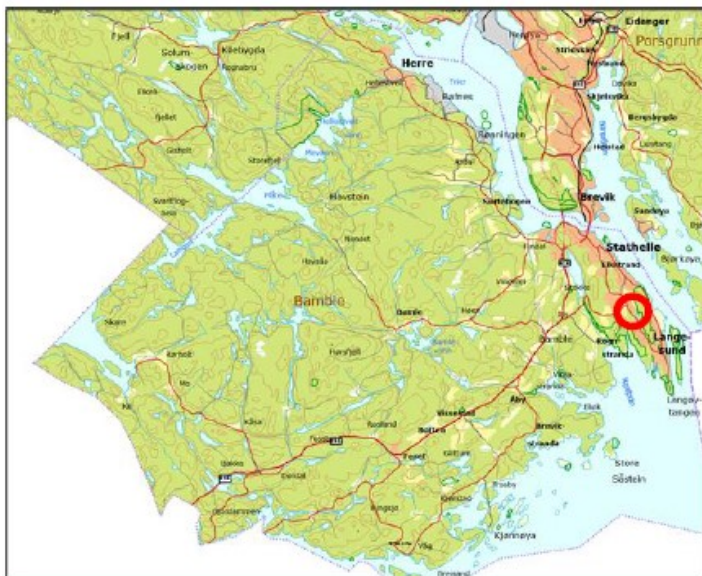
Eksisterende sti er smal og lite fremkommelig på vinterstid.

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



Figur12. Gs-vei Avstikkeren - Tyrsvei

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 myke trafikanter.



Figur 13. Gs-vei Bjørkesnaret -Gs-vei ved bussholdeplass

9.2 Fylkeskommunale tiltak.

Gjennomføring av tiltakene og finansiering av disse må gjennomføres av fylkeskommunen.

I tabellen under vises aktuelle tiltak.

	Tiltak	Merknad
	Fortau Asvallstranda - Kjellestadbakken	
	Fortau Stathelleveien fra Baneåsen til Halen gård	Innspill fra VTfk
	Fv.3354 sikring av Omborsnesveien bla. fortau	Innspill fra VTfk
	Fv.352 Siktutbedring av kulverter	Innspill fra VTfk
	Fv.3360 Vallevæien – GS-løsninger på følgende strekninger ○ Åby – Elvikveien ca.2,1km ○ Elvikveien – Båtstøtangen ca.0,8km ○ Båtstøtangen – Finmarksåsen ca.4,9km ○ Finmarksåsen – Grunnsundveien ca.0,4km ○ Grunnsundveien – Vallevæien 936 ca.1,4km ○ Knatten – Rønholtveien ca.1,1km	Innspill fra VTfk
	Fv.353 Herrevæien/Svanvikvegen, Strandveien – Voll GS-veg ca.3,1km.	Innspill fra VTfk
	Fv.3360 Vallevæien: Utbedre bussholdeplasser der det er behov.	Innspill fra VTfk
	Fv.353 Herrevæien: Utbedre bussholdeplasser der det er behov	Innspill fra VTfk
	Fv.354 Nordre kryss ved Lasses – avkjøringsfelt og oppstramming	

10. VEDLEGG

10.1 Høringsinnspill fra offentlig høring februar 2023

10.1.1 Team Trafikksikkerhet og miljøvennlig transport, Forvaltningsseksjonen

Noen innspill til TS-planen:

Side 21: Linken til Trygg Trafikk virker ikke, og bør byttes ut med denne:

https://www.tryggtrafikk.no/content/uploads/2021/09/Saerlig-farligskolevei_veilder_2021_net.pdf

Side 22: Link til siste versjon av Trygg Trafikk sin veileder som omhandler 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/>

Side 25: «2. Gang- og sykkelvei Krabberød – Kjellestad vest – Grasmyr»

- Dette tiltaket er også beskrevet i tiltaksdelen
- Det bør legges inn en kartskisse som viser tiltakene 2 og 3.

Side 26: Bør også ta med fortau på strekningen langs fv. 3350 Baneåsen - Krogshavn.

- Fra rundkjøringen i nord, ved badeparken, og litt sydover, finnes det per i dag fortau og repos. Tilsvarende finnes fortau og repos fra kryss med Kongshavn i syd, og litt nordover. Partiet i midten, hvor det ikke finnes et tilbud, utgjør cirka 350 meter.
- Strekningen inngår i arm av rød hovedrute i sykkelplanen (Hovedvegnett for sykkeltrafikk i Grenland). Rød hovedrute går per i dag via den kommunale vegen Stoa, hvor det finnes fortau, og videre via en tursti (svært dårlig opparbeidet) til badeparken. Et tilbud i form av et fortau langs fylkesvegen vil være en mer naturlig og direkteført trasé for myke trafikanter på strekningen.
- Tiltaket er meldt inn som et aktuelt tiltak i Bypakke Grenland

Side 27: I tillegg til en prioriteringsliste, bør TS-planen inneholde en komplett liste med oversikt over alle aktuelle TS-tiltak i Bamble kommune. Det må finnes flere ts-utfordringer i Bamble kommune enn de som er listet opp i høringsutkastet. I vår høringsuttalelse i 2021 kom vi med flere innspill som burde ha blitt innarbeidet i planen, men vi kan ikke se at dette er gjort.

Andre aktuelle tiltak som kommunen kan vurdere å legge inn i en tiltaksliste:

- Fv. 3354 Omborsnesveien:
 - o Fortau mellom Omborsnestunet og kryss med Gamle Omborsnesvei (ca. 70 m), etablere møteplasser for biler, fjellsikringsarbeider, støttemurer og rekkverk.
- Avstikkeren: Fortau der det mangler, fra krysset med fv. 3350 - Harald Hårfagres vei 15
- GS-vegen langs fv. 332 Sundbyveien: Siktutbedring i enkelte gs-kulverter.

- Fv. 3360 Valleveien:
 - o Åby – Elvikveien, GS-veg, ca. 2,1 km
 - o Elvikveien – Båtstøtangen: GS-veg/fortau, ca. 0,8 km
 - o Båtstøtangen – Finmarksåsen: GS-veg/fortau, ca. 4,9 km
 - o Finmarksåsen – Grunnsundveien: GS-veg/fortau, ca. 0,4 km
 - o Grunnsundveien - Valleveien 936: GS-veg/fortau, ca. 1,4 km
 - o Knatten – Rønholtveien: GS-veg/fortau, ca. 1,1 km
- Fv. 353 Herrevegen/Svanvikvegen, Strandveien – Voll: GS-veg, ca. 3,1 km
- Fv. 3360 Valleveien: utbedre bussholdeplasser der det er behov
- Fv. 353 Herrevegen: utbedre bussholdeplasser der det er behov

Tiltak: GS vei Krabberød – Grasmyr

- GS-vegen bør/må ha belysning.
- kartet som viser tiltakets trase i forhold til vegnavn bør ligge lengere opp, rett under oversiktskartet som viser hvor i Bamble kommune dette tiltaket er.

I oversendelsesbrevet ber Bamble kommune om en vurdering av fartsgrensen på to fylkesveger:

- «Fv. 353 Redusert hastighet (80 km/t --> 60 km/t) på hele strekningen Uksodden - Toppen av Rafnesbakken»
- «Fv. 354 Redusert hastighet (70 km/t --> 60 km/t) på strekningen Stathelle barneskole - sørlig utkjøring fra Bamble USK / Bamble VGS på Grasmyr»

Fv. 353 Uksodden - Toppen av Rafnesbakken

Dette er en strekning utenfor tettbygd strøk, der det er generell fartsgrense utenfor tettbygd strøk som gjelder, det vil si 80 km/t. Fartsgrensene skal gjenspeile aktivitetsnivået langs en veg, og retningslinjene legger derfor stor vekt på antall avkjørsler langs vegen og aktivitet av gående og syklende. På strekninger der det er mange avkjørsler og boliger langs vegen, kan fartsgrensen settes ned til 60 km/t. Hele det norske fartsgrensesystemet er basert på at trafikantene skal avpasse farten etter forholdene.

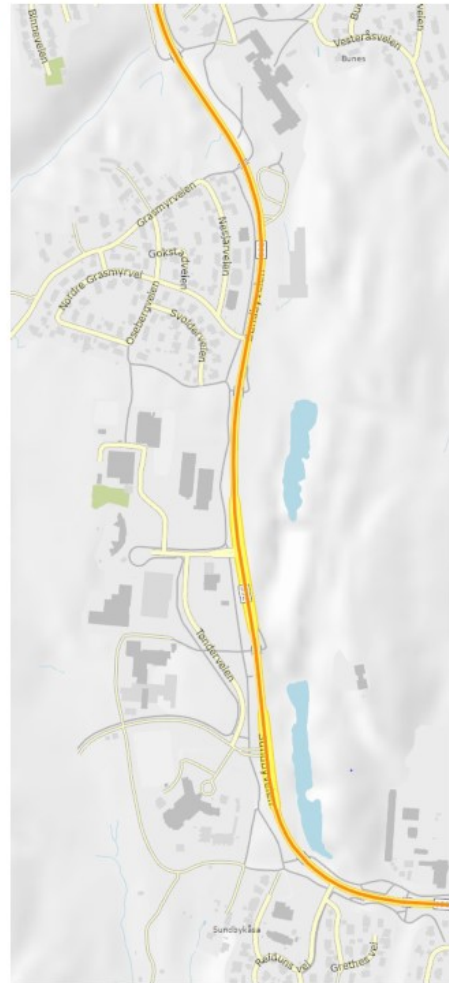
Strekningen mellom Uksodden og toppen av Rafnesbakken er ca. 2,5 km. På denne strekningen er det 2 fysisk kanaliserte kryss og 2-3 små avkjørsler, som er lite brukt. Det er både få avkjørsler og for liten aktivitet av gående og syklende til at det er grunnlag for å sette ned fartsgrensen til 60 km/t. Det er lite behov for å gå eller sykle langs på strekningen, da det finnes lokalvegnett ved Herre som er naturlig å bruke i stedet. Gående og syklende kan krysse fylkesveg 353 i undergang ved krysset ved Siljanbukta og ved krysset inn til Herre sentrum, og i gangbru ved Herre skole.



Fv. 354 Stathelle barneskole - sørlig utkjøring fra Bamble USK / Bamble VGS på Grasmyr

Dette er en strekning utenfor tettbygd strøk, der fartsgrensen er satt ned til 70 km/t. Fartsgrensene skal gjenspeile aktivitetsnivået langs en veg, og retningslinjene legger derfor stor vekt på antall avkjørsler langs vegen og aktivitet av gående og syklende. På strekninger der det er mange avkjørsler og boliger langs vegen, kan fartsgrensen settes ned til 60 km/t. Hele det norske fartsgrensesystemet er basert på at trafikantene skal avpasse farten etter forholdene.

På denne strekningen er det både få avkjørsler og for liten aktivitet av gående og syklende til at det er grunnlag for å sette ned fartsgrensen til 60 km/t. Det er gang- og sykkelveg på hele strekningen. Det er lite behov for å krysse vegen her, da de fleste målpunkt ligger på vestsiden av vegen, på samme side som gs-vegen. Ved bussholdeplassene er det lagt til rette for trygg kryssing av vegen i underganger. Gående og syklende kan krysse fylkesveg 353 i gangbru ved Stathelle barneskole, og i underganger ved Nordre Grasmyrvei, ved Sundbykåsa og ved Reidunsvei.



10.1.2 Statsforvalteren i Vestfold og Telemark

Fra: Svalestad, Sigurd Anders <sigurd.anders.svalestad@statsforvalteren.no>
Sendt: 7. februar 2023 15:09
Til: Bamble Postmottak
Kopi: post@vtfk.no
Emne: Ingen uttalelse - Bamble - trafikksikkerhetsplan 2023 - 2032

Deres referanse 22/14311-8

Statsforvalteren i Vestfold og Telemark vil i en periode prioritere strengere hvilke saker vi uttaler oss til.

I denne saken har vi valgt ikke å avgi uttalelse.

Med vennlig hilsen

Sigurd Anders Svalestad
seniorrådgiver



Statsforvalteren i Vestfold og Telemark

Telefon: 33 37 11 90
Mobil: 95 26 93 15
E-post: finvesas@statsforvalteren.no
Web: www.statsforvalteren.no/vt

10.1.3 Statens vegvesen Transport og samfunn



Statens vegvesen

BAMBLE KOMMUNE
Postboks 80

3993 LANGESUND

Behandlende enhet:
Transport og samfunn

Saksbehandler/telefon:
Vibeke Lin Jacobsen / 35589536

Vår referanse:
23/6246-2

Deres referanse:
22/14311-8

Vår dato:
15.02.2023

Høringsuttalelse – Trafikksikkerhetsplan for Bamble kommune 2023–2033

Vi viser til tilsendt forslag til ny trafikksikkerhetsplan for Bamble kommune, som er lagt ut til offentlig ettersyn.

Veldig bra at Bamble kommune ønsker å få til et godt forankret dokument rundt trafikksikkerhetsarbeidet, og at trafikksikkerhetsarbeidet også bidrar til å nå bærekraftsmålene til kommunen.

Vi har lest gjennom planen og synes den har beskrevet mye overordnet mål, og litt lite konkret for Bamble kommune. Savner også hvordan Bamble kommune skal arbeide med holdningsskapende arbeid, både for egne ansatte og for innbyggerne. (Refleksbruk, bruk av sykkelhjelmer, korrekt beltebruk, sikring av barn i bil, ikke kjøre i ruspåvirket tilstand osv.)

Vi har følgende kommentarer:

Kapittel 1.1 I tillegg til aksjon skoleveg midler nå kalt «Trafikksikkerhetsordningen», som styres av Fylkeskommunen, har Statens vegvesen «Tilskuddsordningen til trafikksikre skoleveger og nærmiljø». Frist for å søke på dette er rundt 1.oktober året før gjennomføring.

[Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljø | Statens vegvesen](#)

Kapittel 3.2 Henviser til regional plan for samordnet areal og transportplan for Telemark 2015–2025. Denne planen er gammel og burde utgå og erstattes med utfordringer Telemark har i dag med hensyn til trafikkulykker og ulykkestyper.

Kapittel 5.1 Viser til generell informasjon om trafikkulykker og samfunnsøkonomiske kostnader for å synliggjøre hva dette betyr for Bamble kommune foreslår å flytte 6.7 Ulykkessituasjonen i Bamble som pkt 5.1.1 slik at trafikkulykker blir mer sammenhengende.

Kapittel 5.2 Det nevnes antall barnehager og antall skoler som finnes i Bamble kommune, men det viser ikke om noen av disse har utrygghetspunkter og eventuelt hva kommunen skal gjøre med dette. Vi lurer også på om det jobbes med hjertesoner, eller om dette er noe som skal satses på? Trygge arenaer fremmer sykling og gåing til barnehage/skole.

Eksempel:

- *Hvordan ansatte og besøkende skal opptre ved barnehager og skoler for å unngå unødvendig rygging.*
- *Har kommunen en transportplan for egen ansatte, for å fremme trafikksikkerhet i hverdagen.*
- *Stiller kommunen «krav» til rygging på egne parkeringsområder*

Kapittel 6.6 Hest i trafikken

Planen burde her synliggjøre mer konkret hva Bamble kommune mener om dette temaet.

Kapittel 7

Savner oversikt over hvor det er definert særlig farlige skoleveier i Bamble kommune, og hvilke strekninger som det gis skyss til i dag.

Kapittel 9

Vi liker veldig godt at det er laget en prioriteringsliste for Bamble kommune slik at tilskuddsordningene kan søkes på, og at stedene er dokumentert med kart og skisse. Det er viktig at denne listen gjennomgås politisk årlig, for å fremme trafikksikkerhetsarbeidet. Samt synliggjøre hvor kommunene har utfordringer og prioritere riktige tiltak til enhver tid.

Forslag om at dette kapittelet blir tatt inn i plan og ikke er vedlegg.

Med hilsen

Eivind Gurholt
Seksjonsleder

Vibeke Lin Jacobsen

10.1.4 Privat innspill fra Erling Grammeltvedt

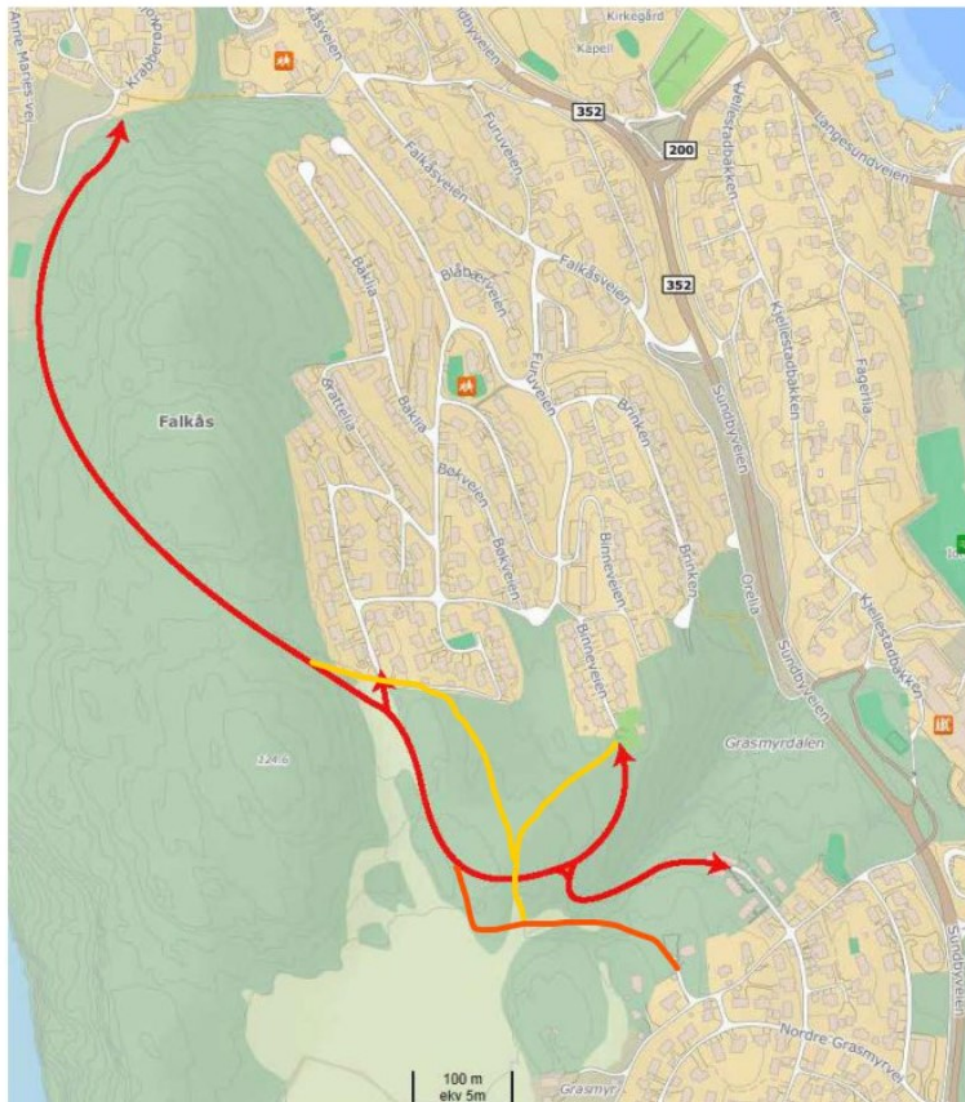
Innspill til trafikksikkerhetsplan for Bamble kommune

Fv. 354 Redusert hastighet (70 km/t --> 60 km/t) på strekningen Stathelle barneskole - sørlig utkjøring fra Bamble USK / Bamble VGS på Grasmyr.

Veldig positiv til dette innspillet. Det er bolighus og infrastruktur i umiddelbar nærhet til fylkesveien på store deler av strekningen. Redusert hastighet vil redusere støyforurensning og bedre trafikksikkerheten. På den konkrete foreslåtte strekningen er det 4 kryss med under 300 m mellom hvert i snitt. Flere av kryssene har en dårlig siktsituasjon, og særlig nordre innkjøringen til Grasmyr, med bakketopp som hindrer sikt mot de som kommer fra Langesund gir kort tid til å reagere ved påkjøring. Det er også flere busstopp på strekningen og en reduksjon til 60 km/t vil være med på å fremme kollektivtrafikken da bilister på veien gis vikeplikt for buss som vil svinge ut på veien fra busstoppene.

Strekningen bør sågar økes til å også gå frem til krysset til Tangvallveien eller ideelt sett gjelde hele strekningen mellom Stathelle og Langesund. Det er hyppig avkjøringer og kun en halvgod løsning med G/S vei som veksler hyppig mellom hvilken side av veien den går på med kryssning i trange og uoversiktlige kulverter. Det gjør at syklende ofte velger veien fremfor g/s vei. Det finnes også flere ridesentre på strekningen og med kommentaren i 6.6.1 om at hest i trafikken skal nytte offentlig vei og ikke g/s vei bør det av hensyn til disse også være redusert hastighet på hele strekningen.

Om tiltak GS14 g/s vei Krabberød – Grasmyr



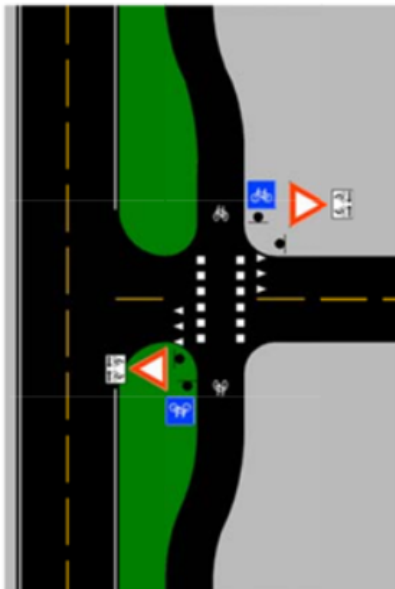
Alternative ruter i den sørlige delen, markert i gult og/eller oransje vil bedre tilpasses terrenget og dagens stisystem. Det kan være kostnadsbesparende og gjøre tiltaket mindre arbeidskrevende å bygge som igjen kan fremskynde byggingen.

Om gående og syklendes trafikksikkerhet

Uklare vikepliktsforhold og dårlig sikt for syklende

Det er gjennomgående dårlig standard eller ikke eksisterende tilbud når det gjelder sykkelveinettet i kommunen. Fortau og gangvei er ikke gode alternativer for syklende da disse setter krav til øvre hastighet på 6 km/t når de deles med gående. Langs FV 352 mellom Stathelle og Grasmøy finnes flere eksempler på skilting der man har nyttet skilt 518 (gangveg) og 520 (sykkelveg) i kombinasjon, fremfor 522 gang- og sykkelveg. Dette skaper usikkerhet om hvilket lovverk som gjelder.

Videre er det slik at det er svært hyppige avkjøringen som krysser G/S vei langs FV 352, med varierende grad av sikt for de som sykler. Her er det slik at syklende får vikeplikt for alle kjørende som vil krysse G/S vei, også de som kommer bakfra. Det bør reguleres fortrinn for syklende på gang- og sykkelvei langs FV 352. Se eksempel under fra statens vegvesens håndbok 233. Dagens situasjon gjør at mange heller velger å sykle i veibanen.



Figur 4.12: Kryssing mellom veg og sykkelveg der kryssende trafikk på sekundærvegen skal vike for syklende

Stengte gang- og sykkelveier eller fortau ved arbeid på vei

Jeg opplever det også slik at ved veiarbeid, gravearbeid eller annet som krever kjøring på gang og sykkelvei eller at disse stenges for omkjøring følges ikke statens vegvesens håndbok for arbeid på og ved veg og retningslinjer for arbeidsvarsling. Det varsles gjerne ikke før man kommer frem til gravingen, slik at man da enten må snu og gå langt rundt (hvilket tar mye tid for gående) eller driste seg gjennom arbeidsområdet. Et annet problem er at det parkeres biler på fortau og G/S vei slik at man tvinges ut i blandet trafikk fordi det ikke er mulig å passere med sykkel, barnevogn rullestol og tilsvarende. Her må kommunen drive holdningsskapende arbeid mot egne og eksterne entreprenører som søker tillatelse til slikt arbeid og rutiner for oppfølging av tiltak for å bedre sikkerheten for myke trafikanter må styrkes.

Kjøring på gang- og sykkelvei

Noen steder i kommunen er det gang og sykkelveier med skiltet "kjøring til eiendommene tillatt". Her finnes det ikke noe konkret lovverk som regulerer hastigheten til de kjørende utover veitrafikkloven paragraf 3. Særlig har jeg opplevd mange ubehagelige situasjoner med blant annet større lastebiler på strekningen langs nye E18 syd for Lasses. Spesielt guffent er det dersom man kommer sørfra, da det ikke finnes noen varslings om at nå kommer inn på en vei med blandet trafikk.



Gang- og sykkelvei med blandet trafikk hvorav mye gårdstrafikk/tungtrafikk i oransje.

Siktutbedring i kryss og oppfølging av innrapporteringer i kommunens eget feilmeldingssystem

Hvert år ved skolestart informerer kommunen om behov for å trimme busker og hekker for å bedre sikten i kryss. I den forbindelse har jeg de siste tre årene konkret meldt fra om et problematisk område i krysset mellom Anne Maries vei og Krabberødveien. Det har ikke skjedd noen forbedring i krysset og eneste tilbakemelding fra kommunen har vært «Vi jobber kontinuerlig med problemstillingen i hele Bamble og kommer til å ta ett boligfelt om gangen for å bedre siktforhold».



Bilde fra google streetview, tatt aug. 2022. Under 1 meter sikt langs fortauet. Dette er skolevei for hele Krabberødveien fra Høgenhei. Når det gjelder tiltak for å bedre myke trafikanter sikkerhet burde den mest lavt hengende frukten være siktutbedringer i form av vegetasjonsrydning.

Flytte trening og rekreasjonssykling ut på stinettet

Bamble kommune har fantastisk fine turområder i sine nærsoger og naturreservat. Dessverre er sistnevnte all hovedsak båndlagt med forbud mot sykling på stier. Forsiktig tilrettelegging for gjennomgående sykling på enkelte av de større stier i naturreservatene vil bringe menneskene nærmere naturen og fjerne noen av de myke trafikantene fra veinettet. Dette er noe kommunen bør jobbe sammen med forvaltningsmyndighetene om både for å bedre folkehelsen og trafikksikkerheten.

Forslag til tiltak: Oppstramming av kryss og gjennomgående fortau forbi BS på Stathelle.



Dagens situasjon for gående oppleves som uoversiktlig og ubehagelig forbi BS på Stathelle. Arealet for gående er kun en oppmalt felt i veien (markert i rødt). Dette bør bygges om til et opphevet fortau med kantstein (rødt) og opphevede gangfelt (blått) for å tydeliggjøre hvor arealet som er tiltenkt gående er avsatt. F.eks under denne vinteren har det ikke vært noe synlig areal som er avsatt gående. Jeg nyter ofte ruten i oransje, men denne er ikke alltid fremkommelig. Snødeponering på vinteren og parkerte biler hele året gjør at jeg ikke alltid kan komme forbi med barnevogn ved NAV-bygget og Nord for butikken. Til sist er hastigheten det kjøres i opp og ned BS-bakken (Krabberødveien) altfor høy. Jeg vil påstå at de færreste ligger i fartsgrensen og har selv sett flere kjøre i det dobbelte av tillatt hastighet. Fartsdempende tiltak som f.eks reetablering av et opphevet gangfelt ved legesenteret bør i stor grad vurderes.

10.2 Høringsinnspill fra offentlig høring november 2021

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 trafikkregulerende skilt på kommunale veger. 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 veger, 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

Høringssvar til Forslag til trafikksikkerhetsplan for Bamble kommune 2021-2030

Bamble kommune har godkjennelse 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



**Bamble
kommune**

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)