



Siljan kommune



Plan for

Trafikksikkerhet 2023

Kommunestyrets vedtak 31. januar 2023



Innhold

1	Forord.....	3
2	Innledning	4
2.1	Historikk	4
2.2	Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Siljan kommune	4
2.3	Samarbeidsparter	4
3	Trygg trafikk	6
4	Nasjonale og regionale føringer for trafikksikkerhetsarbeidet.....	7
4.1	Nasjonale føringer	7
4.2	Fylkeskommunale føringer.....	9
4.3	Kommunale føringer	10
5	Ulykker	12
5.1	Oversikt av ulykker i Siljan kommune.....	12
5.2	Vegsystemer, vegeier og utfordringer i kommunen.....	14
6	Mål	16
6.1	Målsetting	16
6.2	Strategi.....	16
7	Tiltak	17
7.1	Organisatoriske tiltak.....	17
7.2	Fysiske tiltak.....	19
8	Økonomi	28
9	Handlingsplan	29
9.1	Kommunale veier	29
9.2	Fylkesveier.....	30



1 Forord

Kommunene har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet. Som vegeier, har kommunen også et spesifikt ansvar for trafikksikkerhetstiltak på kommunale veger. I henhold til folkehelseloven og plan- og bygningsloven har kommunen et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker lokalt. Kommunene har ansvar og virkemidler som kan bidra til økt innsats i det lokale trafikksikkerhetsarbeidet

Trafikksikkerhet handler om å kunne bevege seg trygt i sitt lokalmiljø, enten man er fotgjenger, syklist eller bilist – barn, ungdom eller voksen. Denne trafikksikkerhetsplanen er en revisjon av plan for perioden 2018-2022, og vil danne grunnlaget for videreføring av trafikksikkerhetsarbeidet i Siljan kommune.

De prioriterte tiltak i handlingsplanen skal innarbeides med kommunal egenandel i de årlige økonomi- og budsjettplaner, og legges til grunn når det søkes om fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler.

Trafikksikkerhetsarbeid for alle trafikantgrupper er viktige folkehelsetiltak. Trafikksikkerhetsplanen har fokus på helseperspektivet som er et satsingsområde for kommunen.

Planen tar utgangspunkt i de nasjonale og fylkeskommunale føringene for trafikksikkerhetsarbeidet, og målsetningen i kapittel 4 gjenspeiler den trafikkulykkesutviklingen vi kan se på nasjonalt nivå.

Planen har fokus på de fysiske tiltakene, og handlingsplanen for fysiske tiltak skal løpende vurderes. Planen har i tillegg et økende fokus på forebyggende trafikksikkerhetsarbeid, utviklet gjennom et tverrfaglig arbeid i hele kommunen.



2 Innledning

Trafikksikkerhet handler om å kunne bevege seg trygt i sitt lokalmiljø, enten man er fotgjenger, syklist eller bilist – barn, ungdom eller voksen. Som veieier, barnehage - og skoleeier, arbeidsgiver, kjøper av transporttjenester og ansvarlig for beboernes helse og trivsel, har kommunen et stort ansvar for å forebygge ulykker og for at alle innbyggere skal føle seg trygge når de ferdes langs veiene.

Det betyr at Siljan kommune må ta ansvar for at det kommunale vegnettet er trafikksikkert og formidle informasjon om utrygge og risikofylte punkter på fylkesvegnettet til fylkeskommunen.

2.1 Historikk

Denne planen er nr. 4 i rekken av trafikksikkerhetsplaner for Siljan kommune. Planene har hatt som hovedfunksjon å være et styringsverktøy for et målrettet trafikksikkerhetsarbeid i kommunen, og dette er langt på vei oppnådd. De største utfordringene har vært forankring i alle kommunens ledd, samt finansiering av tiltak.

Under utarbeidelsen av Siljan kommunes trafikksikkerhetsplaner har samordning med overordnede planer, spesielt Telemark fylkes trafikksikkerhetsplan blitt vektlagt, for å sikre en rød tråd i arbeidet, fra nasjonalt til lokalt nivå. Denne strategien vil bli videreført og forsterket, spesielt siden de nasjonale føringene er blitt tydeligere og mer konkrete, bl.a. gjennom Nasjonal transportplan 2022-2033 og «Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg» 2022-25.

2.2 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Siljan kommune

Trafikksikkerhetsarbeidet i Siljan kommune er forankret hos kommunedirektøren, og ansvaret for prosessen med å utarbeide en ny trafikksikkerhetsplan tillagt kommunedirektørens lederteam. Tradisjonelt har dette ansvaret vært lagt til Samfunnsavdeling, men kommunen ser det som viktig å forankre arbeidet hos kommunedirektørens lederteam for å synliggjøre at alle kommunens sektorer må ta sin naturlige del av ansvaret. Det er av avgjørende betydning for arbeidet at den enkelte sektorleder sørger for at egne tiltak i planen blir gjennomført.

Arbeidet med denne trafikksikkerhetsplanen er viktig for alle trafikantgrupper og et viktig folkehelseiltak. Planen har fokus på helseperspektivet som er et satsningsområde for kommunen gjennom Lov om folkehelsearbeid (Folkehelselova). For at det videre arbeidet med trafikksikkerhetsplanen blir fulgt opp og tiltakene gjennomført, må trafikksikkerhet være et tema på den politiske dagsorden.

2.3 Samarbeidsparter

Planen bygger videre på forrige plan for trafikksikkerhet som var utviklet gjennom et tverrfaglig samarbeid.





Figur 1: Foto: Jan Sæthre – GS veien langs fylkesveien er et godt trafiksikkerhetstiltak og et godt folkehelseiltak.

3 Trygg trafikk

Siljan kommune har vært «trafikksikker kommune» siden 2018, og er i november 2022 re sertifisert i ordningen.

Følgende kriterier skal oppfylles:

- Kommunen har forankret ansvaret for trafikksikkerhetsarbeidet hos ordfører og rådmann. Delansvar kan ligge hos den enkelte etatsleder.
- Kommunen har et utvalg med ansvar for trafikksikkerhet.
- Kommunen har innarbeidet trafikksikkerhet i HMS/internkontrollsystemet som inneholder regler for reiser og transport i kommunens regi, og ved kjøp av transporttjenester.
- Trafikksikkerhet er et årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU).
- Kommunen har oppdatert oversikt over trafikkulykker og trafikkuhell (materiellskader) i kommunen.
- Trafikksikkerhet er en del av kommunens folkehelsearbeid.
- Kommunen har en trafikksikkerhetsplan. Planen har rullerings- og rapporteringsrutiner. Planen ivaretar både trafikantrattede og fysiske tiltak.
- Kommunen har et godt system for å behandle søknader om skyss pga. særlig farlig skolevei.
- Kommunen har oppfylt kriteriene for den enkelte sektor



4 Nasjonale og regionale føringer for trafiksikkerhetsarbeidet

4.1 Nasjonale føringer

4.1.1 Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033

Figuren under illustrerer målene for transportsektoren med det overordnede målet «*Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050 i en boks på toppen*». Under er de fem likestilte målene i bokser ved siden av hverandre. Disse målene er Mer for pengene, Effektivt bruk av ny teknologi, Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål, Nullvisjon for drepte og hardt skadde og Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet.



Figur 2 Utdrag fra Meld. St.20, Nasjonal transportplan 2022-2033

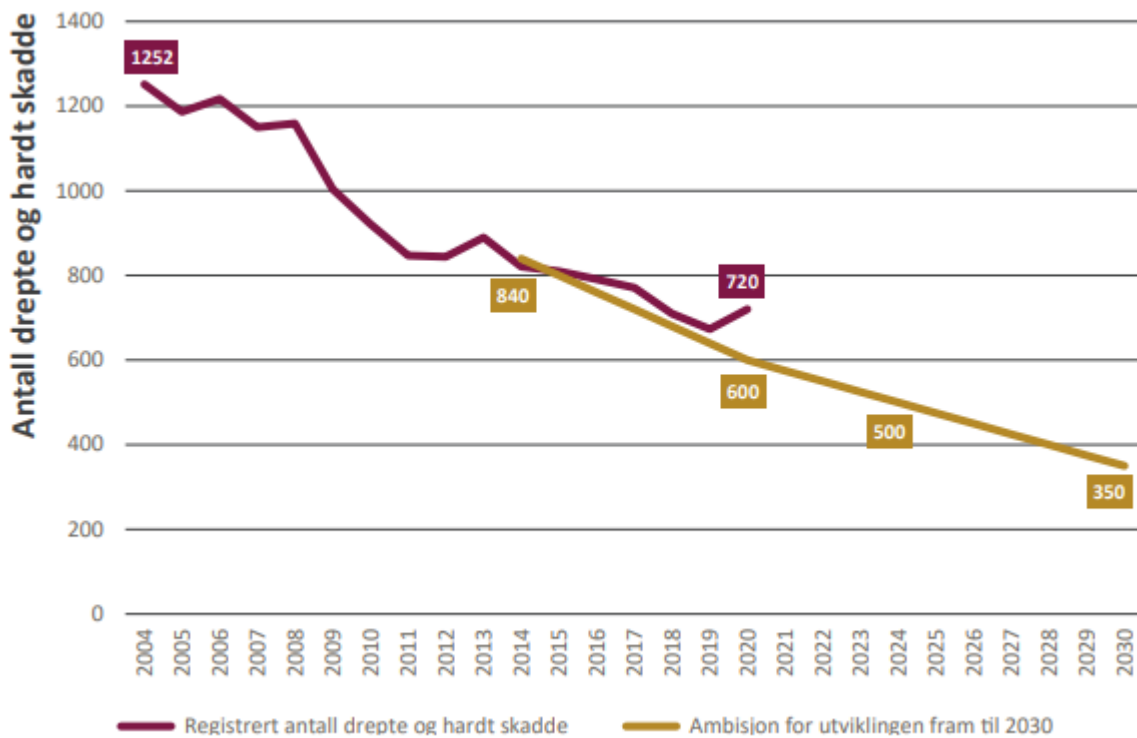
I planen presiseres det at barn og unge er dagens og framtidens trafikanter, og dette må det tas hensyn til også i overordnede planer.

Trafiksikkerhetsarbeidet for barn dreier seg om mer enn bare fysiske tiltak. Trafikkopplæring er en viktig del av trafiksikkerhetsarbeidet.

4.1.2 Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2022-2025

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





Figur 3 Utvikling i antall drepte og hardt skadde – registrert situasjon for perioden 2004-2020 og kurve som angir ambisjon for utviklingen fram til 2030.

Formålet med tiltaksplanen er å utarbeide et bredt spekter av omforente og faglig forankrede tiltak, i tillegg til å styrke samarbeidet mellom de sentrale trafiksikkerhetsaktørene. Tiltakene i tiltaksplanen skal bidra til at vi har stø kurs mot ambisjonen i NTP om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, hvorav maksimalt 50 drepte. Dette innebærer at samlet antall drepte og hardt skadde må mer enn halveres fra 2020 til 2030, mens det for antall drepte innebærer en reduksjon med 46 prosent.



4.2 Fylkeskommunale føringer

4.2.1 Regional plan for samordna areal og transport i Telemark 2015- 2025 (ATP Telemark)

ATP Telemark skal hjelpe til å samordne arealbruken og de ulike transportformene i Telemark. Fylkestinget vedtok Regional plan for samordna areal og transport for Telemark 2015-2024.

Planen erstatter følgende regionale planer i Telemark:

- Fylkesvegplan,
- Senterstrukturplan.
- Kollektivplan,
- Trafikksikkerhetsplan

Planens mål er å legge til rette for befolkningsvekst og et bærekraftig utvikling i Telemark.

- 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 fremme miljøvennlig transport, trafikksikkerhet, god folkehelse, og god samfunnsøkonomi.

ATP er et viktig grunnlag for kommunens arbeid med arealplanlegging og arbeidet med trafikksikkerhetsplanen.

4.2.2 Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU)

Telemark Fylkeskommune har etter Vegtrafikkloven § 40-a ansvar for å samordne og tilrå tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket. Dette ansvaret er delegert til fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU). Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU) skal være pådriver i trafikksikkerhetsarbeidet, og ha et spesielt fokus på det gode samarbeidet mellom de ulike aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet i Telemark.



4.2.3 Regional plan for samordnet areal og transport i Grenland (ATP 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 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 og Jernbaneverket.

Hensikten med planen er å legge til rette for befolkningsvekst og en bærekraftig utvikling i Grenland. For å få til dette må regionen være attraktiv. Dette oppnås blant annet ved å planlegge for grenlandsregionen som en helhet og finner løsninger på tvers av kommunegrensene.

Hovedmålene for planen er:

- 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, trafikkssikkerhet, god folkehelse og god samfunnsøkonomi.

4.3 Kommunale føringer

4.3.1 Kommuneplanens samfunnsdel 2014-2026

Samfunnsdelen har følgende strategier og satsingsområder:

- Flere møteplasser i sentrum
- Regulere viktige areal for bolig, handel og tjenester
- Økt mobilitet for de uten førerkort for bil
- Helse og livskvalitet
- Gode oppvekstmiljø

Planen har følgende formulering om trafikksituasjonen på Holtesletta:

«Den planlagte omlegging av FV. 32 har gjentatte ganger blitt forskjøvet frem i tid. Pr nå er den ikke inne i noen regionale handlingsprogram. Hvis det ikke er vilje til å legge vegen utenom Holtesletta som planlagt må Holtesletta trafikkssikres på annen måte. Området mellom Galtetjenn og Holtesletta er et attraktivt boligområde nær barneskolen og idrettsanlegget, og bør gjøres tilgjengelig som utbyggingsområde for boliger. Det kan ikke skje før Holtesletta er trafikkssikret.»



4.3.2 Folkehelseplan 2022

Folkehelseplan støtter arbeidet med trafiksikkerhet. Folkehelseplan er opptatt av tiltak for fysisk aktivitet og sikring av skoleveier. Tiltak som styrker gang- og sykkelveiforbindelser mellom boligområder og viktige målepunkt for fritidsaktiviteter er også viktig. Dette er også helt i tråd med hva som aktivt formidles gjennom Meld. St 20 Nasjonal transportplan 2022-2033.



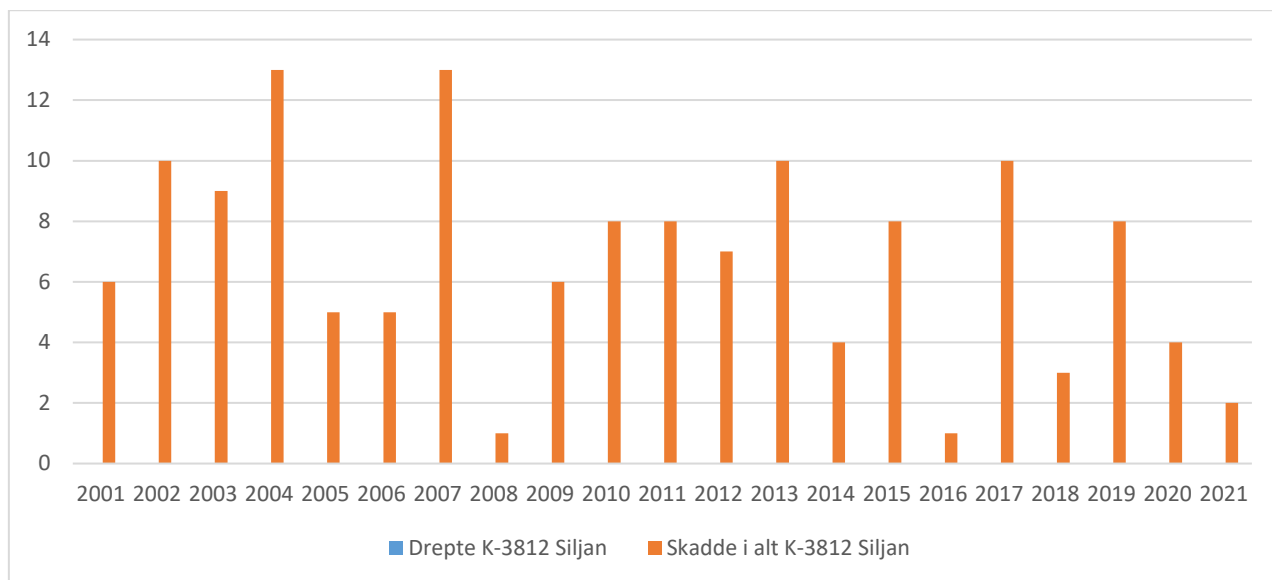
5 Ulykker

5.1 Oversikt av ulykker i Siljan kommune

I en 20-års periode fra 2001-2021 har det totalt vært 93 trafikkulykker innenfor Siljan sin kommunegrense. Av de 93 trafikkulykkene var det totalt 141 skadete personer, hvorav det var null dødsfall, 13 hardt skadet og 124 lettere skadete personer¹.

På grunn av lav rapporteringsgrad kan det medføre at det har skjedd flere trafikkulykker som ikke har blitt registrert og noen mørketall kan derfor forekomme.

Ut ifra den lave andelen trafikkulykker og skadde i trafikken er det vanskelig å si noe om trenden i kommunen for denne perioden. Det man derimot kan si, er at det vil uansett være viktig for Siljan kommune å ha en klar målsetting for å redusere antall trafikkulykker og skadde i trafikken.

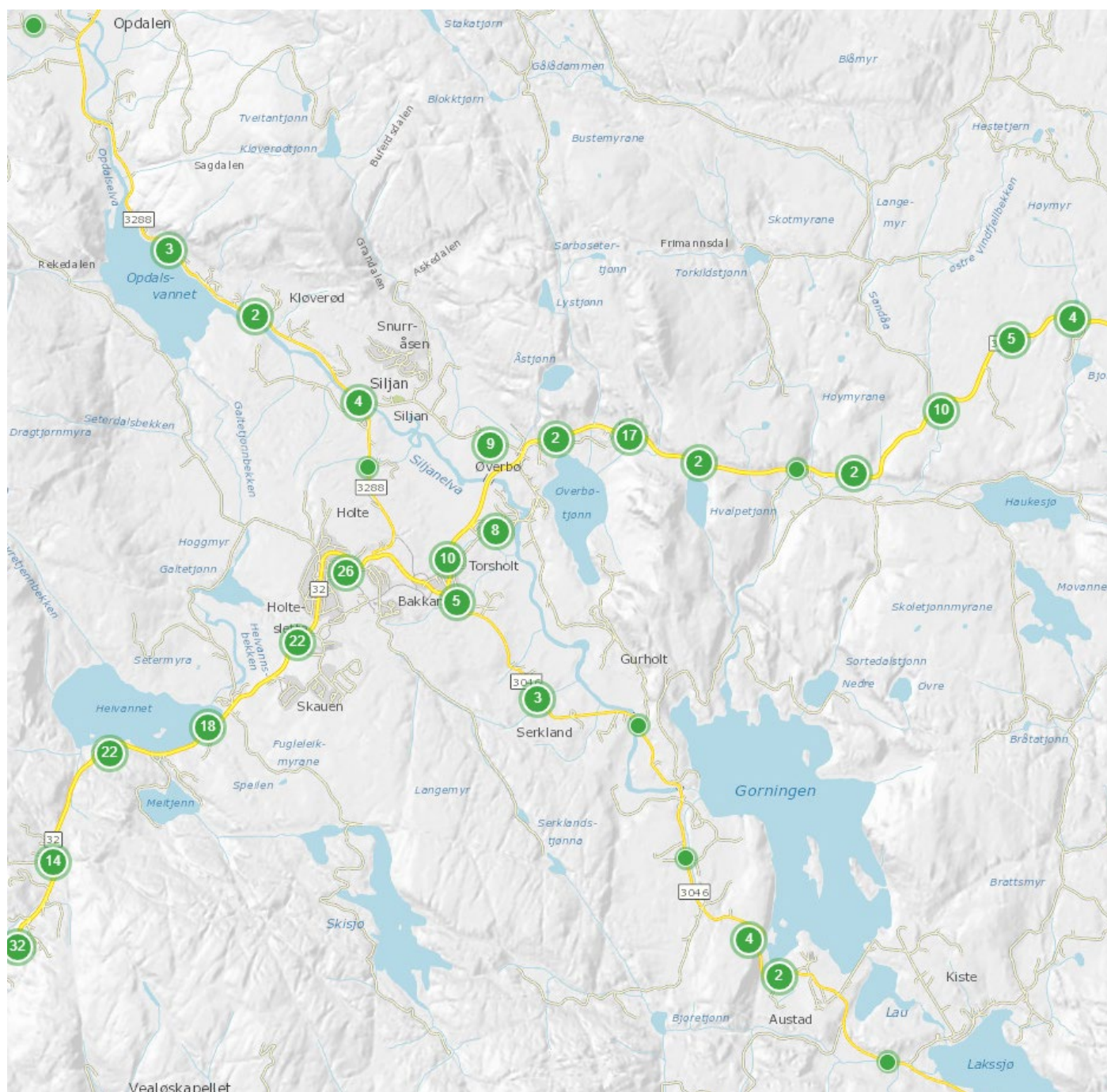


Figur 4 Statistikk hentet fra SSB.

¹ Statistikk er hentet ut fra Statistisk sentralbyrå – Personer drept eller skadd i veitrafikkulykker



Kart fra Statens vegvesen viser hvor trafikkuulykkene som er meldt til forsikringsselskapene har funnet sted.



Figur 5 Utdrag av kart fra Statens vegvesen over registrerte trafikkuulykker i Siljan kommune. Hentet fra www.vegkart.no den 9.9.2022



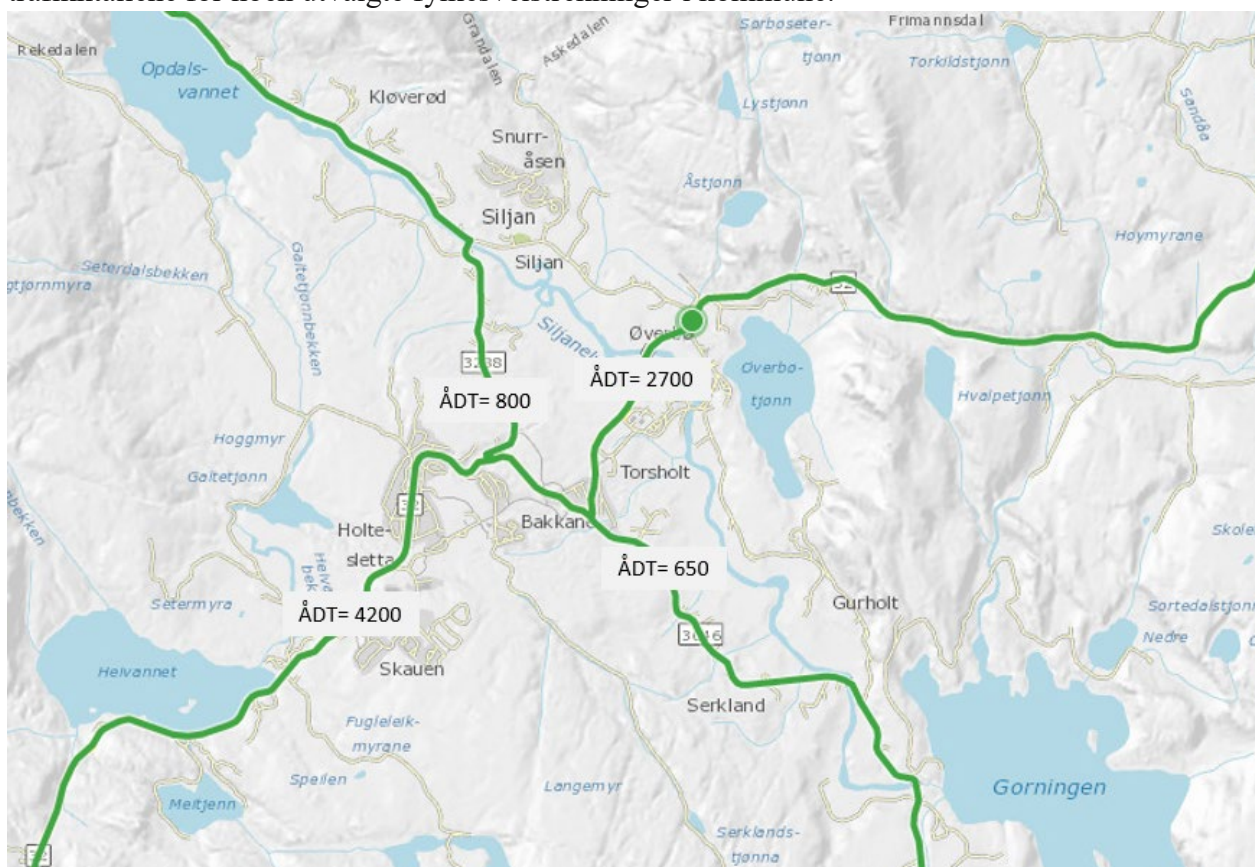
5.2 Vegsystemer, vegeier og utfordringer i kommunen

Trafikken i Siljan er i stor grad preget av gjennomgangstrafikk fra nordre del av Grenlandsområdet i retning mot Oslo på fv. 32. Det er total tre fylkesveger i kommunen, hvorav fv. 3288 og 3046 har forholdsvis lav trafikk.

Det offentlige vegnettet i Siljan består av 42 kilometer fylkesvei og 20 kilometer kommunal veg. I tillegg er det 54 kilometer med privat veg og 156 kilometer med skogsbilveg. Det er også totalt 8 kilometer gang- og sykkelveg som kommunen forvalter samt fortau.

Gjennomsnittlig års-døgn trafikk (ÅDT) registreres av Statens Vegvesen. For å registrere ÅDT for Fv. 32 gjennom Siljan må man ta utgangspunkt i registreringer utenfor kommunen. ÅDT-punkt er plassert på to ulike steder, den ene ligger på Setre ovenfor kryss mot Åmotvegen og den andre ligger på Vindfjell.

Fra vegdatabasen kan vi hente ut ÅDT for ulike snitt på fylkesveiene. På kart under vises trafikktallene for noen utvalgte fylkesveistrekninger i kommune.



Figur 6 Utsnitt fra veidatabasen som viser ÅDT tall på ulike snitt på fylkesveiene.



Trafikken på fylkesvei 32 gjennom Siljan er i stor grad preget av gjennomgangstrafikk med tidvis store variasjoner i trafikkmengde. Særlig vil trafikken øke i forbindelse med utfartshelger vår og sommer. Fv. 32 er også hoved ferdselsåren gjennom Siljan med mye pendlertrafikk. ÅDT-punkt for FV. 32 på Setre viser en relativ høy trafikkmengde fra mandag til fredag, med høyest registrering på fredager, noe som trolig skyldes trafikk knyttet til utfartshelger. ÅDT-punkt for fv. 32 på Vindfjell viser en lav trafikkmengde i ukedagene, men høy trafikkmengde på fredager og søndager, noe som ytterligere bekrefter økt utfartstrafikk i helgene. På lørdager er ÅDT lav for begge registreringspunkt. Det man også ser for begge ÅDT-punkt er en økning i trafikkmengde på sommerhalvåret og lavest trafikkmengde på vinterhalvåret. Dette er representert i figurene under.



Siljan kommune er en del av Bypakke Grenland og i denne sammenheng har kommunen fått midler fra belønningsordningen til opprusting av GS-veg, kollektivtransport og for trafikksikkerhetstiltak. Kommunen har i de siste årene rustet opp veier og gang- og sykkelvegnettet med belønningsmidler og egne midler, men det er fortsatt et etterslep i vedlikehold på GS-veger og på fortau. Det er planer om bygging av fortau og GS vei langs kortere strekninger ved fv. 32 ved Holtesletta og fortau langs Sentrumsveien. Det er videre planer for trafikksikring av kryss Sentrumsveien x Gurholtveien og område rundt Ekeberg Auto. I tillegg er det et behov for noe trafikksikring av skoleveier ved Thorsholt.



6 Mål

6.1 Målsetting

Stortinget vedtok i 2002 en Nullvisjon. Dette er en visjon om ingen drepte eller hardt skadde i veitrafikken. Siljan kommunes arbeid med trafikksikkerhet skal støtte opp under denne visjon og ambisjonen i NTP.

Visjonen for Siljan kommune er *trygg, levende, inkluderende*. En slik visjon er forpliktende i mange sammenhenger, ikke minst gjelder dette i forhold til innbyggernes oppfatning av hvor trygge skoleveiene er og hvor trafikksikkert vegsystemene som helhet er. Ut ifra ulykkesstatistikken for Siljan kommune i kapittel 3 og hele landet ellers, så er dette ambisiøst, men med et målrettet trafikksikkerhetsarbeid er dette ikke umulig.

6.2 Strategi

I Nasjonal Tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025 er det satt opp en rekke tilstandsmål formulert som måltall. For å nå disse målene må det iverksettes tiltak.

Kommunen skal arbeide aktivt for å bidra til at vi oppnår disse tilstandsmålene. Dette gjelder først og fremst på følgende områder:

- Trafikksikring av skoleveier
- Arbeide målrettet for at flere går og sykler til skolen.
- Økt andel bruk av bilbelte, refleks, bakovervendt barnesikring, sykkelhjelmer.
- Redusere andelen av bilister som overskrider fartsgrensene.
- Alle skoler er godkjent som trafikksikre skoler.
- Alle barnehager er godkjent som trafikksikre barnehager.
- Kommunen godkjent som trafikksikker kommune.



Figur 7 Foto Dan Riis

7 Tiltak

7.1 Organisatoriske tiltak

Siljan kommune sin rolle som barnehageeier

Generelle tiltak	Ansvar
Trafikkopplæring er integrert som en del av omsorgs- og opplæringsarbeidet og nedfelles i barnehagens årsplan	Leder for barnehage
Barnehagen har utarbeidet rutiner for å ivareta sikkerheten på turer til fots, med bil eller kollektivtransport.	Barnehagene
Opplæringstiltak	Ansvar
Barna lærer om trafikkregler for fotgjengere, bruk av sansene i trafikken og lære om bruk av bilbelte, sykkelhjelmer og reflekser	Barnehagene
Samarbeidstiltak barnehage - hjem	Ansvar
Trafikksikkerhet og trafikkopplæring skal være et årlig tema på foreldremøter	Leder for barnehage

Siljan kommune sin rolle som skoleeier

Generelle tiltak	Ansvar
Skolene har utarbeidet rutiner for å ivareta sikkerheten på turer til fots, på sykkel, i bil og med kollektivtransport i skolens regi	Barne- og ungdomsskole
Opplæringstiltak	Ansvar
Skolene skal integrere trafikkopplæring i lokal læreplan/ årsplan i tråd med Kunnskapsløftets kompetansemål - Midtbygda skole skal fortsette med tilbudet om sykkelopplæring «Alle barn sykler», for 4. trinn elever. - Trafikkopplæring i naturfag på 8. til 10. trinn	Barne- og ungdomsskole
Samarbeidstiltak skole - hjem	Ansvar
Skolens læreplan for trafikk skal være årlig tema på foreldremøte	Barne- og ungdomsskole

Siljan kommune som veieier

Tiltak	Ansvar
Kommunen skal utarbeide prioriteringsliste for trafikksikkerhetstiltak på fylkesvei og kommunalvei	Samfunnsavdelingen
Kommunen har rutiner for å kvalitetssikre trafikksikkerheten i forbindelse med anleggsvirksomhet i kommunen og i egne HMS-rutiner	HMS-rutine for Samfunnsavdelingen
Kommunen har utarbeidet rutiner for håndtering av innspill på trafikksikkerhetstiltak fra andre etater, organisasjoner og publikum	Samfunnsavdelingen
Ved skolestart informeres innbyggere om viktigheten med beskjæring av trær og hekker langs veier og GS-veier	Samfunnsavdeling og kommunikasjonsansvarlig

Siljan kommune som ansvarlig for innbyggernes helse og trivsel

Tiltak	Ansvar
Helsestasjonen oppdaterer sine planer for virksomheten med hensyn til trafikksikkerhetsbudskap (overfor innbyggere, foreldre og elever).	Helsesøster
Trafikksikkerhet skal være et årlig tema på møter med lag og foreninger	Kultur v/ Samfunnsavdelingen
Hvert år, på den nasjonale refleksdagen (oktober) påvirkes kommunens ansatte til å benytte refleks som fotgjengere i mørket, gjennom ulike aktiviteter	Kultur og administrasjon
Hver vår gjennomføre aktiviteter som skal stimulere flere til å sykle samt å bruke sykkelhjelm (innbyggere og ansatte i kommunen)	Administrasjon og samfunnsavdelingen

Siljan kommune som arbeidsgiver

Tiltak	Ansvar
Kommunen har innarbeidet trafikksikkerhet i HMS/internkontrollsystemet som inneholder regler for reiser og transport i kommunens regi, og ved kjøp av transporttjenester	Administrasjonsavdelingen
Trafikksikkerhet skal være tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU)	Administrasjonsavdelingen

7.2 Fysiske tiltak

7.2.1 Fylkesveg 32

Fylkesveg 32 er hoved ferdselsåren gjennom Siljan, og er en viktig kommunikasjons åre, spesielt for de nordre delene av Grenlandsområdet og mot Oslo regionen. Det er mye tungtransport langs veien og det er få steder som er egnet til forbikjøring. ÅDT for FV. 32 viser en gjennomsnittlig høy trafikkmengde og med en høy storbilandel fra mandag til fredag, med høyest registrering på fredager og søndager.

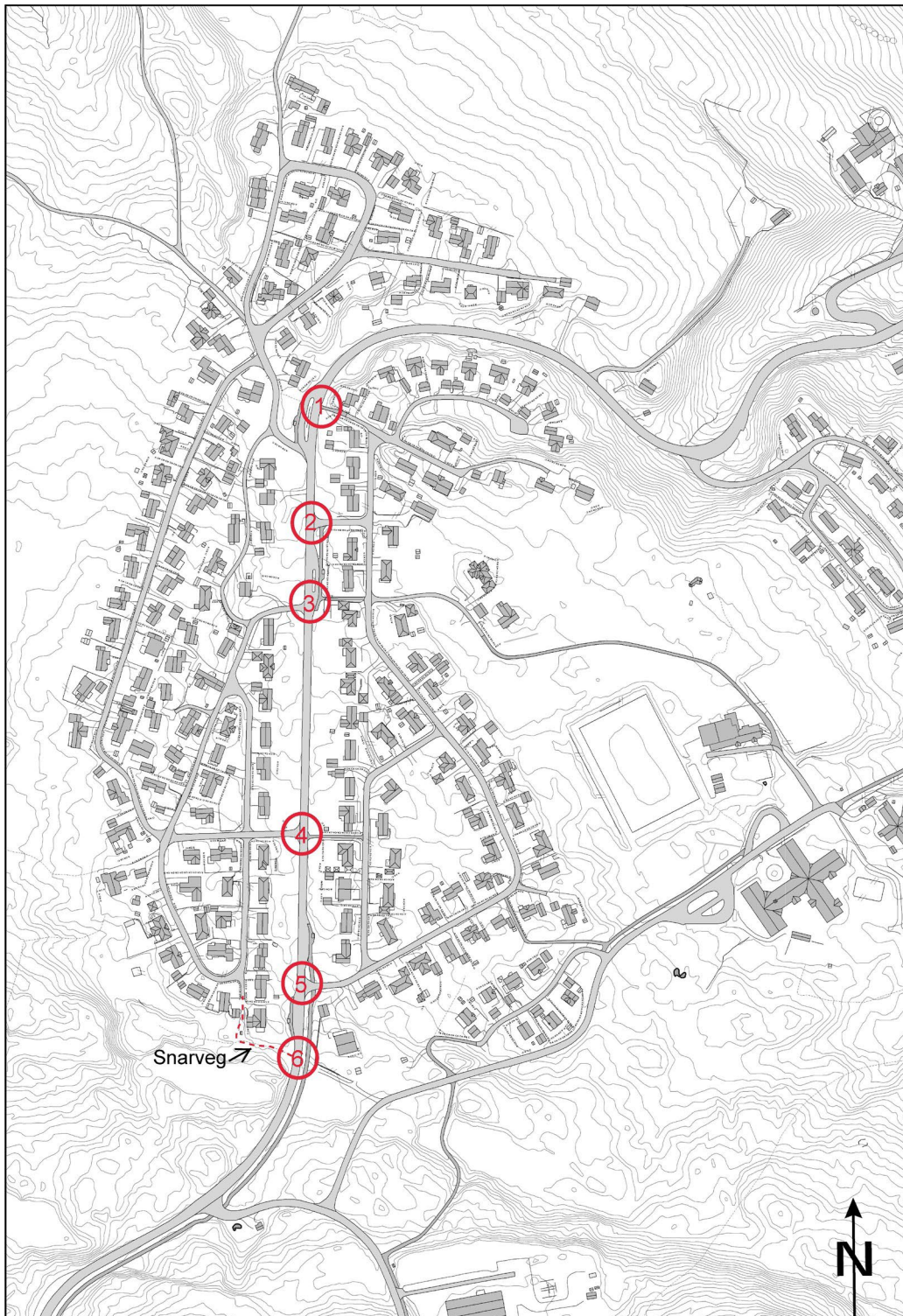
7.2.2 Holtesletta

Strekningen er en høyt trafikkert fylkesvei som er omkranset av boligområder. Ved trafikk mot Skien er det problemer med kødannelse etter tunge kjøretøyer fra Siljandalen og opp til Holtesletta. Strekningen blir derfor brukt til forbikjøring. Det foregår mye kryssing av fylkesveien på Holtesletta, både i forbindelse med skole og fritidsaktiviteter. Det er bygd opphøyet fotgjengerovergang der g/s vegen er lagt. Likevel foregår det en del kryssing andre steder. Trafikksikre situasjoner oppstår spesielt i forbindelse med forbikjøring. Hastigheten er nedsatt til 40 km/t for nordre halvdel av Holtesletta.

Siljan kommune arbeider for å få prioritert omleggingen av FV32 om Holtesletta inn som en del av tiltakene i Bypakke Grenland. Siljan kommune er av den oppfatning at en omlegging av vegen er det eneste tiltaket som kan løse problemene med trafiksikring på Holtesletta og de trafikale problemene fra Holtesletta til Thorshaug. En omlegging av vegen vil også fjerne problemene med støy og luftforurensning som beboerne på Holtesletta opplever.

Siljan kommune ser at en omlegging kan ligge noe fram i tid, og har derfor forslag til straksløsninger som kan avhjelpe noen av trafikkproblemene på kort sikt.

Kartet under viser seks punkter som er naturlige krysningspunkter og anses som trafikkfarlige. Her er det mange kryssinger fra boligfelt og til- og fra busstoppene langs fv. 32. Bussholdeplassene på Holtesletta har blitt oppgradert som et av kollektivtiltakene i Bypakke Grenland. Det er imidlertid behov for å bedre adkomsten fra boligområdene til holdeplassene. Spesielt i vinterhalvåret oppleves det på flere strekninger som svært trafikkfarlig å ferdes langs fylkesvegen. Kommunen planlegger opparbeiding av gang- og sykkelveg langs fylkesvegen som et strakstiltak i sammenheng med Bypakke Grenland og samarbeid med fylkeskommunen som veieier.



Figur 8 Seks krysningspunkt ved Holtesletta som anses å være trafikkfarlige markert med rød ring. Kart i målestokk 1:4000

7.2.3 Solvika og området rundt Heivannet

Solvika og området rundt Heivannet er et godt besøkt friluftsområde, spesielt på sommerstid. Her er det et stort løypenett, både sommer og vinterløyper, fint badevann, cafe og campingplass. For gående og syklister som skal krysse vegen mellom Galtetjennvegen og den nye GS-vegen fra Solvika til Holtesletta oppleves kryssningssituasjonen som svært «ulogisk». Det er lagt opp til at kryssningen av fylkesvegen skal foregå på et punkt som, spesielt når det er mye parkerte biler ved Solvika, oppleves som lite tilgjengelig.

Situasjonen for fotgjengere fra enden av gang- og sykkelvegen ved Solvika, langs fylkesvegen mot Skien er svært dårlig. Det er tidligere anlagt en utvidet vegskulder på utsiden av vegrekkverket på en liten strekning, men på størstedelen av strekningen er det svært lite egnet for fotgjengere å ferdes. Det vil bli sett på mulige løsninger i samarbeid med fylkeskommunen. Målet er å øke sikkerheten for de som ferdes til fots og med sykkel på strekningen.

7.2.4 Sentrumskrysset

På strekningen fra Thorshaug ned mot Siljan sentrum er fartsgrensen satt fra 60 km/t til 80 km/t. Her er avsvingen til sentrum på høyre side. Det har ved flere anledninger vært dialog med Statens vegvesen for å se på muligheten for å redusere hastigheten inn mot krysset. Den siste tiden etter ferdigstillelse av ny butikk og kollektivknutepunkt, har kommunen fått erfaring med trafikkavviklingen i krysset inn til sentrum både på sommer- og vinterstid. Det har vært registrert en alvorlig trafikkulykke i krysset i denne perioden, men totalt ser selve trafikkavviklingen ut til å gå greit. Det er likevel med bekymring at det registreres at ulike reklameanordninger blir plassert i kryssområdet. Dette kan på en uheldig måte trekke oppmerksomheten vekk fra trafikken.



Figur 9 Eksempel på ulovlig oppsatt reklame i krysset i sentrumsvegen x Lardalsvegen

Det foregår jevnlig utsetning av ulovlig reklame langs veiene i Siljan. Vegloven stiller som krav at det er gitt tillatelse fra vegmyndighetene til utplassering av reklameskilt eller liknende innretninger ved offentlig veg. Ulovlig utplassert reklame kan utgjøre en trafikkfare, og særlig slik som her ved Sentrumsveien hvor det er avkjørsel ut til veg med hastighet 80 km/t.

7.2.5 Lardalsveien

Dette er en fylkesveistrekning hvor hastighetsbegrensningen er satt til 60 km/t. Det er ca. 15 husstander som har avkjøring til veien. Det er et ønske fra beboerne om gatelys og fortau langs fylkesveien. Vegene er skoleveg og trafikkbelastningen er stor. Trafikken har høy hastighet og sikten er stedvis dårlig. I kommuneplanens arealdel er det lagt inn gang- og sykkelveg langs vegstrekningen. Figur 10 viser området hvor tiltak er ønskelig. Rød strek indikerer strekning hvor det er ønskelig med gatebelysning.



Figur 10 Rød stippet linje er strekning med tiltak for belysning langs Lardalsveien, fv. 32. Grå og gule pkt i bildet viser eksisterende lyspunkt.

7.2.6 Sentrumsveien og sentrum

Vegene i sentrumsområdet er generelt ikke godt tilrettelagt for gående og syklende. Sentrumsveien er skolevei for beboere i Thorshaug, Bakkane, Holtesletta og Skauenområdet. Ungdomsskoleelever bruker denne vegen hele året. Vegen er tilrettelagt med gatebelysning, men det er viktig med ytterligere tiltak for gående og syklende for å ivareta trafikksikkerheten. Hastighetsbegrensning er satt til 40 km/t, fortau er planlagt og blir etter planen anlagt i 2023. Samtidig vil kryssområdet Gurholtveien x Sentrumsveien bli strammet opp.



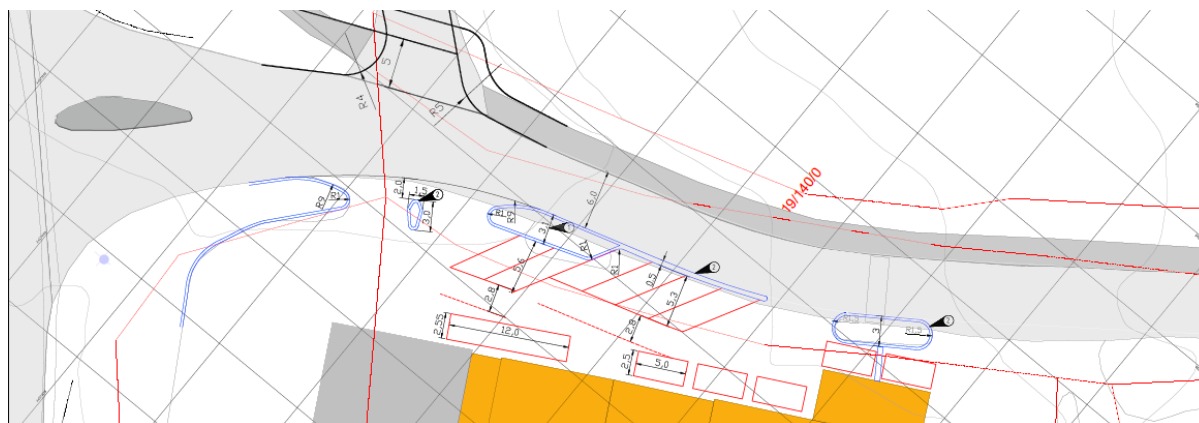
Figur 11 Tiltaket langs Sentrumsveien er ansett som svært viktig for å sikre gående og syklende og som skolevei. Dette er et tiltak som er prioritert inn i handlingsplanen.

7.2.7 Undergang under fv.32

Videre i strategi og plan for myke trafikanter i Grenland er g/s undergang ved bensinstasjonen beskrevet slik: «*Det foreslås midtlinjemarkering med tilhørende retningspiler for å lede motgående gang- og sykkeltrafikk utenom hverandre gjennom undergangen. Andre tiltak for å øke sikkerheten kan også vurderes.*»

7.2.8 YX Siljan

Det er behov for å gjøre noen trafikksikringstiltak omkring YX Siljan. Tidvis mye trafikk, store utflytende flater med utydelig kjøremønster, mye biloppstilling og vilkårlig stopp som kan hindre sikt. Dette er forhold som kan skape trafikkfarlige situasjoner. Det er foreslått løsninger for dette som vist på tegning under.

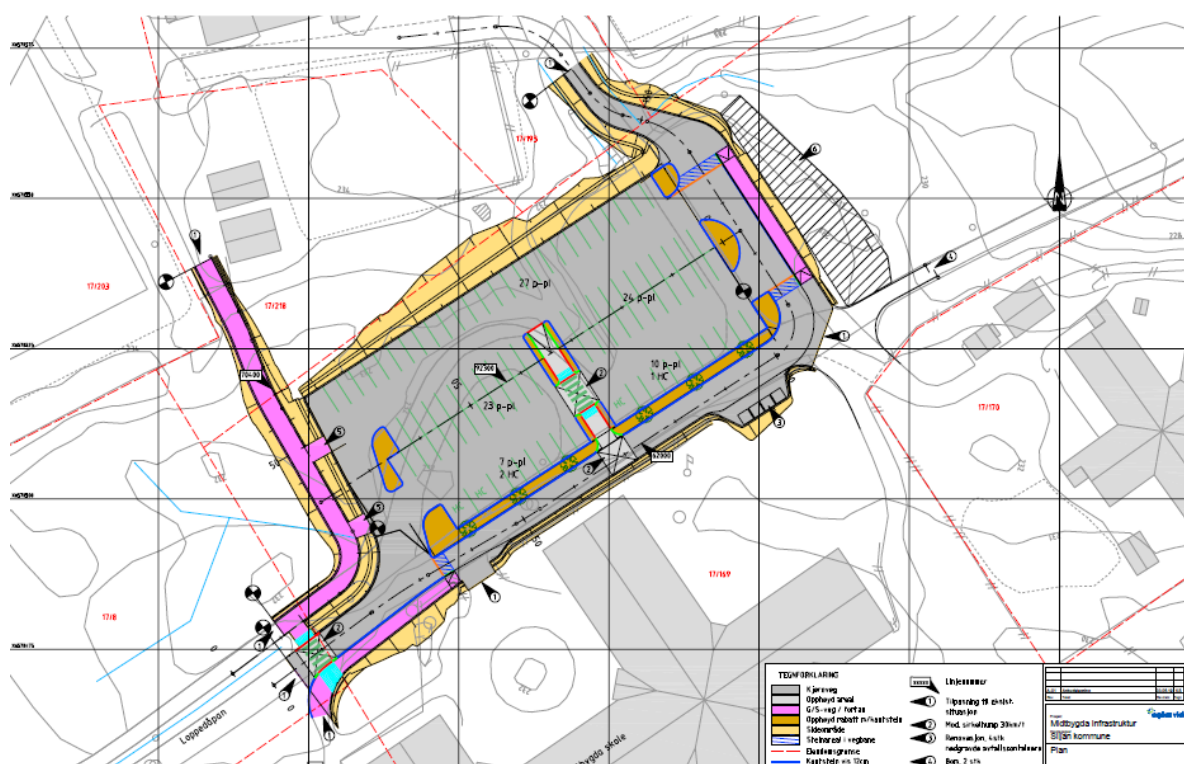


Figur 12 Utsnitt fra skisse til TS tiltak ved YX Siljan.

7.2.9 Barnehage- og skoleområde ved Midtbygda

Midtbygda barneskole er den største skolen i kommunen med 35 ansatte og 215 elever. Skolen ligger som nærmeste nabo til Loppedåpan barnehage hvor det jobber 22 ansatte med 92 barn fra 1. til 5 år. Trafikken er stor i forbindelse med levering og henting av barn i barnehagen og levering og henting av barn til skolen. Det går to skolebusser til skolen.

Det er etablert en såkalt Hjertesone i området. Målet med etablering av Hjertesone rundt skolen er at flest mulig skal gå og sykle til og fra skolen, og at det skal være trygt. Bilkjøring til og fra skoleområdet skal reduseres til et minimum. Målene gjelder både elever, foresatte og ansatte. Det må fortsatt jobbes med trafikkopplæring og holdningsskapende arbeid, og foreldre må påminnes betydningen av å følge anvist kjøremønster og biloppstilling.



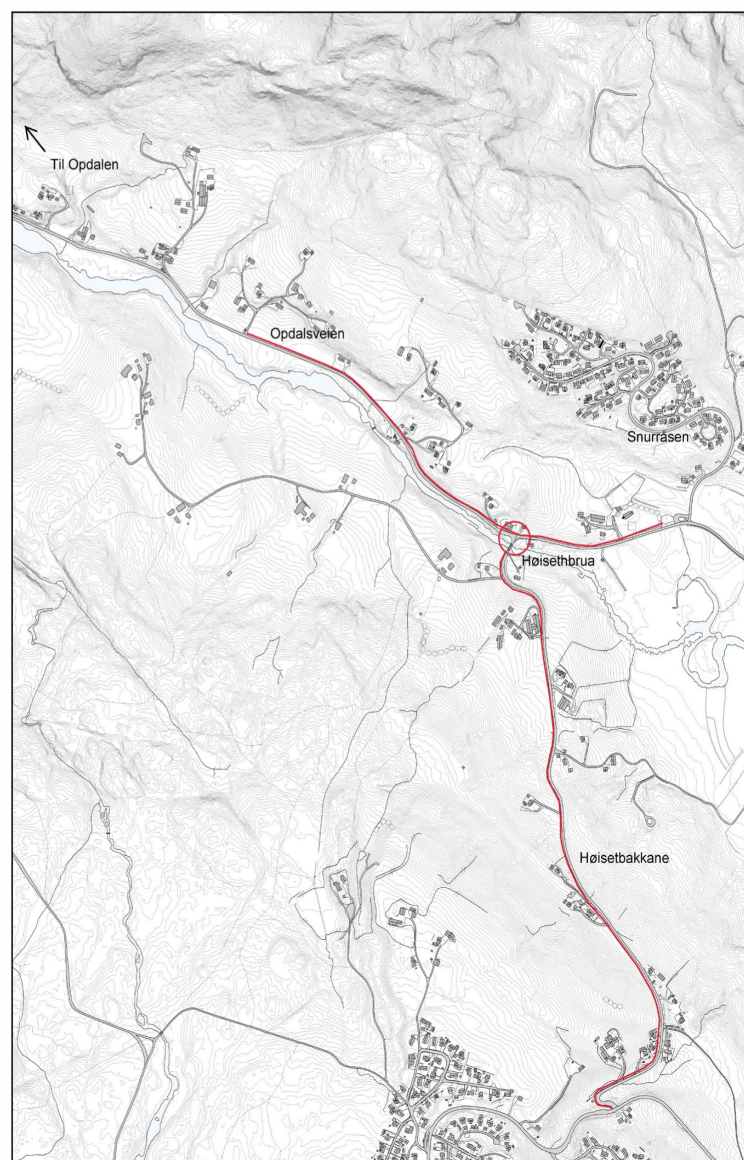
Hva er gjort?

- GS vei mot idrettshallen er opprustet
- Bedret forbindelse mellom idrettshallen og Bakkanefeltet
- Etablert oppmerket parkeringsareal
- Etablert fartshump
- Skilt og redusert fartssone
- Gangsone mellom parkering og barnehage
- Innkjøringsvei for varelevering og renovasjon

7.2.10 Fylkesveg 3288

Fylkesvei mot Opdalen via Høisetbakkane har en ÅDT på 800. Veien er smal noen steder og med noen kurver hvor det er viktig å opprettholde siktlinjer. Det er satt noen gatelys, men stedvis kan strekningen oppleves som mørk på vinterstid. Ved Høisetbrua er det kryssning mellom kommunal veg og fv. 3288 over en smal bru, Høisetbrua.

På strekninger langs Høisetbakkane, er det ønskelig å se på tiltak for gatelys, særlig fra Høisetbrua og opp fylkesveien på ens trekning på ca. 300m.



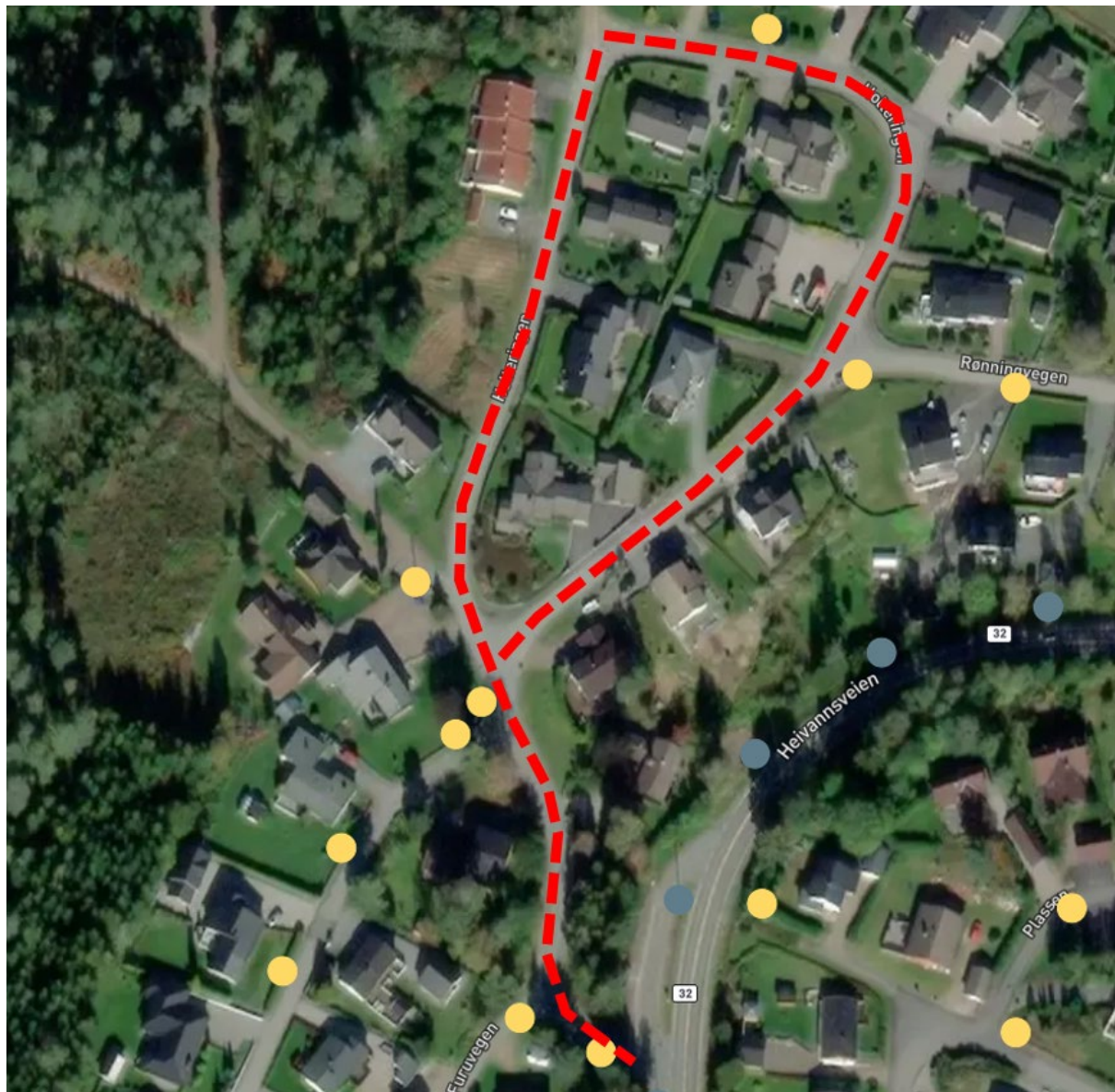
Høisetbrua



Parti av Fv. 3288 mot Siljan

Figur 13 Opdalsveien, fv. 3288 med rød strek. Høisetbrua er markert med rød ring. Mulig tiltak langs strekning inkluderer rydding av vegetasjon og belysning. Kart i målestokk 1:10000

7.2.11 Holteringen – gatelys



Figur 14 Utklipp fra Dokflyt som viser eksisterende gatelys (gul prikk på kommunal vei, grå prikk på fylkesvei).

Det er ønske fra Holtesletta vel med flere gatelys langs Holteringen. Dette er skolevei og stedvis er det mørkt vinterstid. Tiltaket vil kunne bidra til noe mer trafikksikkerhet på skoleveiene.

7.2.12 Thorsholt skilting

Det er ønskelig med nytt kjøremønster ved Thorsholt på grunn av dårlig sikt i kryss som vist på bilde under med rød, stiplet ring. Syklister som kommer i stor fart nedover fra Slemdalsveien fra undergangen under fv. 32 ser ikke om det kommer kjøretøy inn Thorshaugveien. Det er krevende å gjøre inngrep i privat eiendom på grunn av høydeforskjeller uten at det får omfattende konsekvenser for denne eiendommen. Beboere i området har gitt uttrykk for trafikkfaren dagens kjøremønster representerer og har anbefalt tiltak. Rød strek og pil under viser hvilke kjøremønster som ikke er ønskelig mhp trafiksikkerhet.



Figur 15 Flyfoto fra Norge i bilder. Viser Thorshaugvegen med markering av kjøreretning som skaper trafikkfare.

8 Økonomi

Trafikksikkerhetstiltakene i denne planen skal innarbeides i økonomiplan. Samtidig skal tiltak som går over flere år, samt tiltak med oppstart i handlingsplanperioden prioriteres i budsjettet hvert år fra 2023.

Avdelingsledere har ansvaret for å innarbeide kostnadene innenfor eget budsjettområde.

Siljan kommune har en målsetting om å søke fylkets trafikksikkerhetsmidler til fysiske tiltak langs de kommunale veier og skoleveier. FTU-midlene dekker 60% av kostnadene for tiltakene og kommunen må selv stille med egenandel på 40%.

I tillegg kan tiltak for gående og syklende vurderes finansiert gjennom Bypakke- og belønningsmidler.

9 Handlingsplan

Handlingsplan revideres ved behov og vurderes minst en gang hver valgperiode i sammenheng med utarbeiding av kommunal planstrategi.

9.1 Kommunale veier

Når det gjelder tiltakene langs det kommunale vegnettet er det kommunen selv som er ansvarlig for bevilgning og gjennomføring. Prioriteringen av disse tiltakene er opptil kommunen. Til planlegging og gjennomføring vil det kunne søkes om statlig trafikksikkerhetsmidler. Kommunen må dekke minst 40 % av kostnadene. Oversikt over aktuelle tiltak er vist i tabell under.

Prioritert	Hva	Kommentar/Finansiering
1.	Trafikksikring Sentrumsveien og kryss Sentrumsveien x Gurholtveien	Siljan kommune/Bypakke og belønningsmidler
2.	Tiltak for trafikksikring for syklister ved Thorshaug. Skilting av nytt kjøremønster vurderes som det mest aktuelle tiltaket. Det skal ses på om andre alternative løsninger kan gi tilsvarende god trafikksikring.	Siljan kommune
3.	TS tiltak rund Siljan Auto, inkludert undergangen under fv.32.	Ekeberg Auto/Siljan kommune, fylkeskommunen
4.	Gjennomgang av farlige krysningspunkt langs gang- og sykkelvegnettet, særlig fokus på fv. 32	Samarbeid med fylk
5.	Gatelys Snurråsen til Høisetbrua.	Siljan kommune og fylkeskommunen.
6.	Vurdere nye strekninger for gatelys på kommunale veier. Skoleveier skal prioriteres ved etablering av nye strekninger og enkeltpunkt	Siljan kommune
7.	Det skal ses på trafikksikkerheten i krysset Øvre Hesterønningen x Heivannsveien, fylkesvei 32	Siljan kommune og fylkeskommunen

9.2 Fylkesveier

For tiltak langs fylkesvegnettet er det Statens vegvesen som sitter med forvaltningsansvaret, Telemark fylkeskommune har ansvaret for bevilgningene. De foreslåtte prioriteringene er kommunens ønsker.

Oversikt over tiltakene er vist i tabell under

Prioritert	Hva	Merknad
1.	Gang- og sykkelvegforbindelser mellom boligfelt og bussholdeplasser på Holtesletta.	Fylkeskommunen og kommunen må se på muligheter her
2.	Utarbeiding av overordna plan for trafikksikring av Holtesletta	Samarbeid med fylkeskommunen
3.	Rydding av vegetasjon langs alle offentlige veier i kommunen	Forløpende
4.	Belysning på skoleveg Høisetbakkane	Fylkeskommunen
5.	Belysning fv. 32	Fylkeskommunen
6.	GS vei sammenhengende fra Solvika til Gamle Kikutveg	Fylkeskommunen