



Skien kommune

Plan- og byggesaksenheten

TRAFIKKSIKKERHETSPLAN 2019-2022



Vedtatt i Skien bystyre 21.06.18

BAKGRUNN

Gjeldende trafikksikkerhetsplan, for 2007-2011, ble vedtatt i Bystyret 15.11.07. Revidert handlingsplan ble vedtatt i Bystyret 04.10.12. Med administrativ justering av rapporten 09.11.15.

Planen skal nå rulleres.

1. Hvorfor trenger Skien 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.

Skien kommune har et ansvar for at alle kommunens innbyggere føler seg trygge når de ferdes langs vegene i kommunen. Det betyr at Skien 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.

Staten gir tilskudd til fylkeskommunene for bruk på trafikksikkerhetstiltak, og fylkene fordeler tilskuddene videre 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 fra 2018.

2. Organisering av og fremdrift i planarbeidet

Plan- og byggesaksenheten har hatt ansvaret for utarbeiding av trafikksikkerhetsplanen. Planen behandles politisk som en kommunedelplan. Det vil si at hovedutvalg for teknisk sektor gjør vedtak om offentlig ettersyn. Hovedutvalg for oppvekst får planen til uttalelse i høringsperioden. Bystyret gjør endelig planvedtak.

Fase 1: Varsel om oppstart av planarbeid; høringsperiode avsluttet innen 01.07.17.

Fase 2: Offentlig ettersyn av planforslag; høringsperiode avsluttet innen 01.04.18.

Fase 3: Vedtatt plan i Bystyret innen 01.07.18.

Prosjektgruppe

Sigbjørn Hjelset, Plan og byggesak (prosjektleder)

Lillian Kased, Drift og anlegg

Turid Leikvoll, Byutvikling

Elin Jervidalo, Oppvekst

Bjarne Skauen, Drift og anlegg

Dag Thomassen / Henrik Andersson, Telemark Politidistrikt

Bjørn Richard Kirste, Statens vegvesen Region sør

Ressursgruppe

Barnehager

Barne- og ungdomsskoler

Velforeninger

3. Rammer for trafikksikkerhetsarbeidet

3.1 Nasjonale mål for trafikksikkerhet

Nasjonal transportplan 2018-2029 (Meld. St. 33) har formulert følgende mål for trafikksikkerhetsarbeidet:

Visjon (0- visjonen):

Det skal ikke forekomme ulykker med drepte eller livsvarige skadde i transportsektoren.

På nasjonalt plan er årlig antall hardt skadde eller drepte i trafikken redusert fra 1593 i år 2000 til 791 i 2016. Nasjonalt er det et mål at antallet skal reduseres ned til 350 innen 2030.

3.2 Omstilling til lavutslippssamfunnet

Det er et nasjonalt mål at transportveksten i de større byene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange (jf. «Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging», KMD 2015).

På regionalt og lokalt plan er dette fulgt opp i Bystrategi Grenland, som består av ulike delelementer som hver bidrar til en historisk satsing på tiltak som kommer myke trafikanter til gode.

Bypakke Grenland

Fase 1, av 3, skal gjennomføres fra 2015-2025, og inneholder en rekke tiltak for å bedre næringstrafikkens framkommelighet, bedre kollektivtilbud, bedre gang- og sykkelveger, samt bedre trafikksikkerhet.

Belønningsordningen for økt kollektivtransport og mindre bilbruk (2017-2020)

Forrige avtaleperiode, som strakk seg fra 2013 til 2016, innebar tilskudd på 240 millioner, fordelt på samarbeidskommunene i Grenland / Telemark fylkeskommune. Ordningen har resultert i en rekke tiltak for gående og syklende, samt kampanjer knyttet til holdningsskapende arbeid. I avtalen for 2017 til 2020 er tilsvarende beløp på 250 millioner kroner. Det ligger til grunn at persontrafikken med bil ikke skal øke i avtaleperioden.

ATP Grenland – Regional plan for samordna areal og transport i Grenland (2014-2025)

Planen legger føringer for arealbruk, utbyggingsmønster, parkeringsordninger med mer. Dokumentet koordineres både mot kommuneplanen og tiltakene i Belønningsordning og Bypakke.

Hovednett for sykkeltrafikk i Grenland (2009-2011)

Definerer de mest brukte hovedrutene for transportsyklister, og foreslår tiltak for å oppnå et sammenhengende system.

Strategi og plan for myke trafikanter i Grenland (dat. febr. 2014)

Mål om å øke andelen* syklende fra 5,3 % i 2009 til 12 % i 2030. Mål om å øke andelen gående fra 17,4 % i 2009 til 23 % i 2030. Foreslår tiltak, i form av snarveger, turveger m.m.

**) Andel av bilreiser under 5 km.*

Trafikksikkerhetsplanen må ses i sammenheng med, og utfylle, det øvrige planverket som finnes på trafikkområdet.

3.3 Mål med trafikksikkerhetsplanen

Visjon

Ingen drepte eller alvorlige skadde i trafikken i Skien kommune. Mest mulig helsefremmende og miljøvennlig vegsystem.

Effekt mål

- Redusere utrygghetsfølelsen ved skoler, barnehager og i nærmiljøet.
- Gjennomføre ikke-fysiske tiltak for å informere trafikantene og søke å endre deres atferd.
- Redusere alvorlighetsgraden på inntrufne ulykker.
- Bedre forholdene for myke trafikanter

Resultatmål

- Handlingsplaner som beskriver aktuelle tiltak og prioritering av disse.
- Utvikle strategi for at Skien kan sertifiseres som «Trafikksikker kommune»

4. Dagens trafikksikkerhetsarbeid i Skien kommune

Skien kommune er for tiden inne i et historisk løft vedr tiltak for myke trafikanter, i forbindelse med ulike Bystrategi-prosjekter nevnt i kapittel 3. En rekke avdelinger er involvert i dette arbeidet; byutvikling, drift- og anlegg, plan- og byggesak, vann- og avløp m.m. Mange av de løpende henvendelser og sakene ivaretas av Trafikkgruppa, som også har representanter fra Statens vegvesen og Politiet.

5. Registrering av utrygghetspunkt og trafikkulykker

5.1 Trafikkulykker og samfunnsøkonomiske kostnader

I vegtrafikkloven er en trafikkulykke definert som et uhell der minst et 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. Vegtrafikkloven §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).

På landsbasis ble 117 personer drept i trafikkulykker i 2015, det laveste tallet her til lands siden 1947. Antall hardt skadede har ligget jevnt i størrelsesorden 700 personer de siste 5 årene. Det ble innrapportert i underkant av 5000 lettere skadde i 2015. Iflg. Nasjonal Transportplan 2018-2029 er underrapporteringen for denne typen ulykker såpass stor at det reelle tallet trolig er i størrelsesorden 15000 lettere skadde. Spesielt eneulykker med sykkel blir i liten grad innrapportert.

Ut fra en statistisk beregning er de totale samfunnskostnadene beregnet slik:

35,7 millioner pr. tilfelle drept

12, 5 millioner pr. tilfelle hardt skadd

725 000 pr. tilfelle lettere skadet

Kostnader er i 2014-tall, etter en beregning fra Transportøkonomisk Institutt, TØI. Faktorene som inngår i en slik beregning er medisinske, materielle og administrative kostnader, samt produksjonsbortfall.

5.2 Utrygghetspunkt

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

Oppstartsvarselet i mai – juni 2017 har identifisert noen slike steder. I tillegg har vi tatt med oss steder som er kartlagt ved tidligere trafikksikkerhetsplaner, samt andre henvendelser som er kommet.

5.3 Ulykkesanalyse

Tabellene under beskriver ulykkesituasjonen i perioden 2007 – 2016, og baserer seg på alle politiregistrerte personskadeulykker.

Ulykker fordelt på vegtype

Ulykkene er fordelt på følgende veggrupper:

Vegkategori	Antall ulykker
Riksveg	145
Fylkesveg	524
Kommunal veg	205
Privat veg	9
Andre veger	5
Totalt	888

Tabell 1 Ulykker fordelt på vegtype

Tabell 1 viser et totalantall på 888 ulykker, som er en nedgang fra forrige analyseperiode, 1993-2002, hvor totalantallet var 1033 ulykker.

Utvikling i analyseperioden

År	Antall ulykker
2007	130
2008	122
2009	107
2010	84
2011	82
2012	87
2013	85
2014	67
2015	65
2016	59

Tabell 2 Ulykker fordelt på årstall.

Tabell 2 viser at antall ulykker har gått ned i analyseperioden, som betyr en fortsettelse av en positiv utvikling fra forrige analyseperiode, 1993 – 2002.

Antall ulykker og antall drepte / skadde fordelt på vegtyper

Vegkategori.	Antall ulykker	Antall drepte / skadde	Antall drepte	Antall meget alvorlig skadde	Antall alvorlig skadde	Antall lettere skadde
Riksveg	145	210	3	3	6	198
Fylkesveg	524	729	5	3	41	680
Kommunal veg	205	249	2	1	8	238
Privat veg	9	12	0	0	1	11
Annen veg	5	6	0	0	0	6

Tabell 3 Skadegrad fordelt på vegtyper

Tabell 3 viser i likhet med tabell 1 at det er på fylkesvegen et skjer flest ulykker. Den viser også at alvorlighetsgraden jevnt over er høyere på fylkesvegene enn på kommunale veger, relatert til høyere fart.

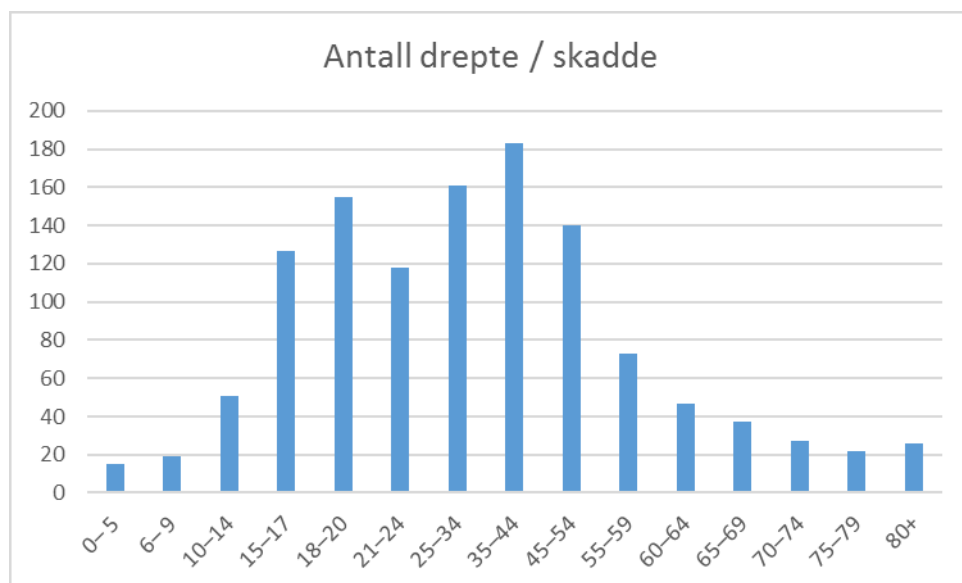
Antall ulykker og antall drepte / skadde fordelt på trafikantkategori

Trafikantgruppe	Antall personer	Antall drepte / hardt skadde	Antall lettere skadde
Bil	1489	29	830
MC	124	6	111
Sykkel	91	13	76
Fotgjenger	83	9	72
Annet	76	16	47

Tabell 4 Ulykker og alvorlighetsgrad fordelt på trafikantkategori. Kategorien «annet» er ulykker registrert med trafikantgruppekode 22 og 99. I kategori MC utgjør ulykker med moped 106 av 124 personer involvert i ulykker.

Tabell 4 viser at sannsynligheten for å bli skadet er betydelig lavere for bilister enn for de øvrige trafikantgruppene. Ut fra den overordna målsettingen om å øke andelen av syklende og gående er dette et viktig perspektiv i trafikksikkerhetsarbeidet.

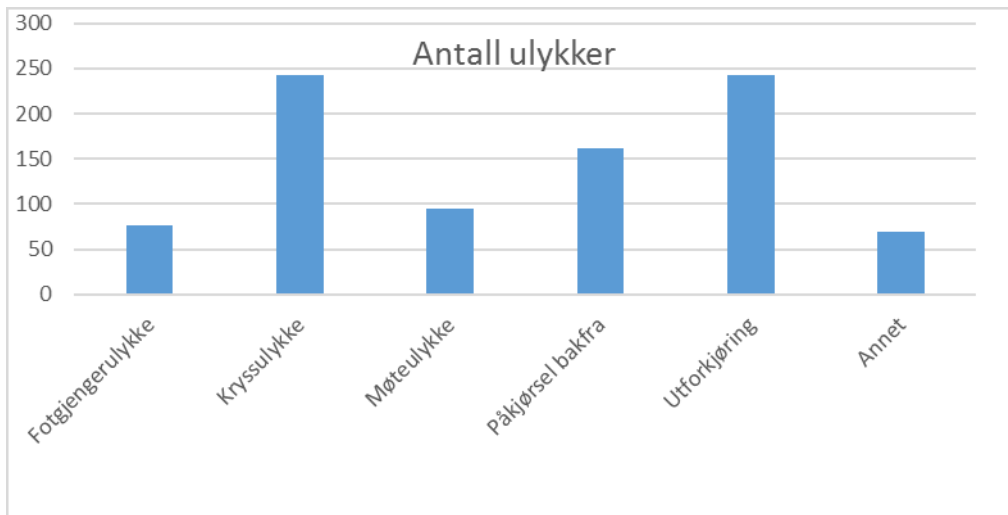
Alder på drepte og skadde



Figur 1 Antall trafikkskader på ulike alderstrinn

Figur 1 viser fordelingen av trafikkskader på alderstrinn. Fordelingen gjenspeiler at det er flest ulykker i de aldersgruppene hvor det også er flest trafikanter.

Fordeling på ulykkestyper



Figur 2 Fordeling på ulykkestyper

Figur 2 viser at kryssulykker, utforkjøringer og påkjørsler bakfra er de mest frekvente ulykkestypene.

Analyse i punkt og strekninger

Følgende definisjoner er vanlige for å identifisere ulykkespunkter og strekninger:

- Ulykkespunkt: En strekning innenfor 100 meter, der det har forekommet minst 4 ulykker siste 5 år.
- Ulykkesstrekning: En strekning innenfor 1000 meter, der det har forekommet minst 10 ulykker siste 5 år.

Etter definisjonen over er det registrert kun 2 ulykkespunkt i Skien kommune. Når vi tar med punkt med 3 eller flere ulykker økes tallet til 17, som er tallet vi legger til grunn i videre arbeid.

Ulykkespunkt	Lokalitet
1	FV31 Håvundvegen X Meensvegen
2	FV31 Håvundvegen X Ballestadvegen
3	FV32 Siljanvegen 404 (ved kurve)
4	FV32 ved Statoil Nylende
5	FV32 Menstadbrua
6	FV 357 Hesselberggata
7	FV 357 Moflata rundkjøring
8	FV 48 Bjørntvedtvegen X Rødmyrvegen
9	FV 59 Gråtenmoen lokalsenter
10	FV 59 Porsgrunnsvegen ved Olaf Ryes veg
11	FV59 Porsgrunnsvegen ved Grogata
12	FV59 Ulefossvegen ved Herkules
13	KV35700 Gulsetringen ved Meierkollen
14	KV52600 Kongensgate
15	RV36 Porsgrunnsvegen ved Nenset
16	RV36 Porsgrunnsvegen ved Leiremoen
17	RV36 Telemarksvegen ved Infanterivegen

Tabell 5 Ulykkespunkt, basert på ulykker i perioden 2012-2016

Analyse av ulykkespunkt

1. FV31 Håvundvegen X Meensvegen

Beskrivelse av ulykkespunktet:

Uregulert T-kryss mellom FV31 Håvundvegen og kommunal veg Meensvegen. FV31 er skiltet med 70 km/t.

Sammendrag av ulykkesdata:

Det er registrert 5 ulykker i forbindelse med ulykkespunktet. 3 personer er lettere skadd i 3 av ulykkene, mens 6 personer er alvorlig skadd i 2 ulykker. 1 av disse med MC. Ulykkene er spredt både på tid på døgnet, tid på året samt på ukedag. Det er ingen klar sammenheng mellom føre, lys, sikt og uhellsårsak. Brudd på vikeplikt fra sideveg går igjen som uhellsårsak.

Oppfølging: Tiltak høst 2017.

2. FV31 Håvundvegen X Ballestadvegen

Beskrivelse av ulykkespunktet:

Uregulert T-kryss mellom FV31 Håvundvegen og kommunal veg Ballestadvegen. FV31 er skiltet med 70 km/t.

Sammendrag av ulykkesdata:

Det er registrert 4 ulykker i forbindelse med ulykkespunktet. 7 personer er lettere skadd.

Det er ingen klar sammenheng mellom føre, lys, sikt og uhellsårsak. Brudd på vikeplikt fra sideveg går igjen som uhellsårsak.

Oppfølging: Tiltak høst 2017.

3. FV32 Siljanvegen 404 (ved kurve)

Beskrivelse av ulykkespunktet:

Kurve på Siljanvegen. Skiltet hastighet er 60 (i svingen) og 70 km / t.

Sammendrag av ulykkesdata:

Det er registrert 4 ulykker i forbindelse med ulykkespunktet. 4 personer er lettere skadd. Ulykkene skjer på ukedager, på dagtid i sommerhalvåret. Det er ingen klar sammenheng mellom føre, lys, sikt og uhellsårsak. 2 av ulykkene skyldes at kjøretøy kom over i feil kjørebane. Den siste var en utforkjøring med MC på grunn av løs grus i veggen. Til sammen 2 MC-ulykker.

Oppfølging: Ev. tiltak vurderes (kurveutretting?). Tas inn på liste over innspill til SVV.

4. FV32 ved Circle K Nylende

Beskrivelse av ulykkespunktet:

Strekning på FV32 med rundkjøringer og fotgjengerfelt. Skiltet hastighet er 50 km/t.

Sammendrag av ulykkesdata:

3 ulykker med 3 lettere skader, alle på syklist / fotgjengere. Den ene skyldes en bil som trillet avgårde en lørdagskveld. De andre skjedde ved kryssing av fotgjengerfelt, på dagtid. Det er ingen klar sammenheng mellom føre, lys, sikt og uhellsårsak. Ulykkene er fordelt gjennom døgnet og på ukedag, på vår / sommer.

Oppfølging: Ev. tiltak (i fotgjengerfelt?) aktualiseres når trafikkmønsteret endres, som følge av at FV44 legges om. Tas inn på liste over innspill til SVV.

5. FV32 Menstadbrua

Beskrivelse av ulykkespunktet:

Menstadbrua. Skiltet hastighet er 60 km/t.

Sammendrag av ulykkesdata:

3 ulykker med lettere skader på 5 personer. Alle ulykkene er påkjørsler bakfra. 2 av ulykkene skjedde i perioder med rushtrafikk, ca. kl. 15.30. Begge i sommerhalvåret.
Oppfølging: Bypakke-prosjekt.

6. FV 357 Hesselberggata

Beskrivelse av ulykkespunktet:

Strekning på FV37, med fotgjengerfelt og kryssområder. Skiltet hastighet er 50 km/t.

Sammendrag av ulykkesdata:

3 ulykker, med lettere skader på 3 personer. Den ene ulykken skyldes syklist som syklet på rødt lys. De 2 andre ulykkene skyldes påkjørsel bakfra. Felles for ulykkene er at de skjer i en rush-situasjon, ca kl. 8 om morgenen og ca. kl. 16 om ettermiddagen. Det er ingen klar sammenheng mellom føre, lys, sikt og uhellsårsak. 1 ulykke med MC. Alle ulykkene er på ukedager i sommerhalvåret.

Oppfølging: Ingen tiltak.

7. FV 357 Moflata rundkjøring

Beskrivelse av ulykkespunktet:

Området rundt de 2 rundkjøringene på Moflata. Skiltet hastighet 60 km/t (40 km/t i sidevegen Bakkane).

Sammendrag av ulykkesdata:

3 ulykker med lettere skader på 4 personer. 2 av ulykkene skyldes moped som fikk skrens, begge på sommerføre. Den siste gjaldt bil og brudd på vikeplikten. Dette var på vinterstid. Det er ingen klar sammenheng mellom føre, lys, sikt og uhellsårsak. Ulykkene er fordelt gjennom døgnet og på ukedag.

Oppfølging: Bypakke-prosjekt.

8. FV 48 Bjørntvedtvegen X Rødmyrvegen

Beskrivelse av ulykkespunktet:

Uregulert T-kryss mellom FV48 Bjørntvedtvegen og KV Rødmyrvegen. Skiltet hastighet 50 km/t.

Sammendrag av ulykkesdata:

3 ulykker. 3 personer alvorlig skadd i den ene ulykken, en kryssulykke med uklart hendelsesforløp. Til sammen 3 personer lettere skadd i de andre ulykkene, som skyldtes påkjørsel bakfra ved venstresving. 1 ulykke med MC. Ulykkene er spredt på ukedager, tid på døgnet og årstid.

Oppfølging: Ev. tiltak vurderes (venstresvingfelt?). Tas inn på liste over innspill til SVV.

9. FV 59 Gråtenmoen lokalsenter

Beskrivelse av ulykkespunktet:

Strekning på FV59 Porsgrunnsvegen med lysregulert fotgjengerovergang og uregulert «utflytende» avkjørsel til Tuftebygget. Skiltet hastighet 60 km/t.

Sammendrag av ulykkesdata:

3 ulykker med lettere personskader på 3 personer. 2 ulykker skyldes påkjørsel bakfra, henholdsvis ved stopp for rødt lys og ved venstresving. 1 ulykke skyldes brudd på vikeplikt ved venstresving / utkjøring på hovedveg. 1 ulykke med MC. Alle ulykkene på dagtid, to av dem vinterstid. Det er ingen klar sammenheng mellom føre, lys, sikt og uhellsårsak. Ulykkene er på dagtid, og er ellers spredt på ukedager og gjennom året.

Oppfølging: Bypakke-prosjekt.

10. FV 59 Porsgrunnsvegen ved Olaf Ryes veg
Beskrivelse av ulykkespunktet:
Uregulert T-kryss Porsgrunnsvegen X Olav Ryes gate. Skiltet hastighet 50/60 km/t.
Sammendrag av ulykkesdata:
3 ulykker med 4 personer lettere skadd. 2 ulykker med MC. Ulykkesårsaker påkjørsel bakfra, forbikjøring ved dobbel sperrelinje og brudd på vikeplikt. Det er ingen klar sammenheng mellom føre, lys, sikt og uhellsårsak. Ulykkene er spredt på ukedager, tid på døgnet og årstid.
Oppfølging: Ingen tiltak.
11. FV59 Porsgrunnsvegen ved Grogata
Beskrivelse av ulykkespunktet:
Strekning med flere kryss, avkjørsler og lysregulert fotgjengerovergang. Skiltet hastighet 50 / 60 km/t.
Sammendrag av ulykkesdata:
3 ulykker med 4 personer lettere skadet. 1 påkjørsel av fotgjenger i fotgjengerfeltet, 1 påkjørsel bakfra for stopp på rødt lys. Den siste skyldes kjøring i feil kjørefelt. Det er ingen klar sammenheng mellom føre, lys, sikt og uhellsårsak. Ulykkene er spredt på ukedager, tid på døgnet og årstid.
Oppfølging: Ev. tiltak vurderes (i fotgjengerfelt?). Tas inn på liste over innspill til SVV.
12. FV59 Ulefossvegen ved Herkules
Beskrivelse av ulykkespunktet:
Strekning på Ulefossvegen med avkjørsler fra Herkulesenteret. Skiltet hastighet 50 km/t.
Sammendrag av ulykkesdata:
3 ulykker med 3 personer lettere skadet. Ulykkene er fordelt på ulike trafikantgrupper, og det er ikke noe klart mønster / årsakssammenheng. Ulykkene er fordelt på ukedager, spredt gjennom døgnet, på sommer / høst.
Oppfølging: Ingen tiltak.
13. KV35700 Gulsetringen ved Meierkollen
Beskrivelse av ulykkespunktet:
T-kryss regulert med venstresvingfelt og trafikkøying med kryssende fotgjengerfelt på sekundærvegen. Skiltet hastighet 40 / 60 km/t.
Sammendrag av ulykkesdata:
3 ulykker med lettere skader på 3 personer. Årsaken til ulykkene er påkjørsel bakfra ved venstresving, og sammenstøt mellom syklist og bil, i fotgjengerfelt. I den ene ulykken er moped involvert. Ulykkene er spredt på ukedag og gjennom døgnet, på høst- og vinterstid.
Oppfølging: Intensivbelyst gangfelt er aktuelt tiltak. Tas inn på liste over belysning.
14. KV52600 Kongensgate
Beskrivelse av ulykkespunktet:
Rett strekk med hellende terreng i Kongensgate. Flere fotgjengeroverganger, uregulert T-kryss samt avkjørsel fra gårdsplass. Skiltet hastighet (på ulykkestidspunktet) 40 / 50 km/t.
Sammendrag av ulykkesdata:
1 ulykke med 1 alvorlig personskade. 2 ulykker med 2 personer lettere skadd. 2 ulykker skyldes påkjørsel bakfra, i køsituasjoner. 1 ulykke gjelder påkjørsel av fotgjenger i fotgjengerovergang. Ulykkene er på dagtid, fordelt på ukedager og gjennom året. Det er ingen klar sammenheng mellom føre, lys, sikt og uhellsårsak.

Oppfølging: Intensivbelysning av opphøyde gangfelt er et prioritert Bypakke-prosjekt.

15. RV36 Porsgrunnsvegen ved Nenset

Beskrivelse av ulykkespunktet:

Lysregulert og kanalisert X-kryss med venstresvingfelt på Porsgrunnsvegen. Skiltet hastighet 50 / 60 km/t.

Sammendrag av ulykkesdata:

3 ulykker med til sammen 5 personer lettere skadd. 2 ulykker skyldes påkjørsel bakfra.

Ulykkene er spredt på ukedager, tid på døgnet og årstid. Det er ingen klar sammenheng mellom føre, lys, sikt og uhellsårsak.

Oppfølging: Forlenge venstresvingfelt. Inngår i Bypakke-tiltak, hvor det startes opp reguleringsplanarbeid høsten 2017.

16. RV36 Porsgrunnsvegen ved Leiremoen

Beskrivelse av ulykkespunktet:

Rett strekning av Porsgrunnsvegen, med fotgjengerovergang (ikke signalregulert). Skiltet hastighet 50 / 60 km/t.

Sammendrag av ulykkesdata:

3 ulykker med til sammen 3 personer lettere skadd. Alle ulykkene skyldes påkjørsel bakfra, i forbindelse med kø og i forbindelse med kryssende fotgjenger. 1 ulykke med MC involvert. Ulykkene er på dagtid, spredt på ukedager og gjennom året.

Oppfølging: Fortau inngår i Bypakke-tiltak, hvor det startes opp reguleringsplanarbeid høsten 2017.

17. RV36 Telemarksvegen ved Infanterivegen

Beskrivelse av ulykkespunktet:

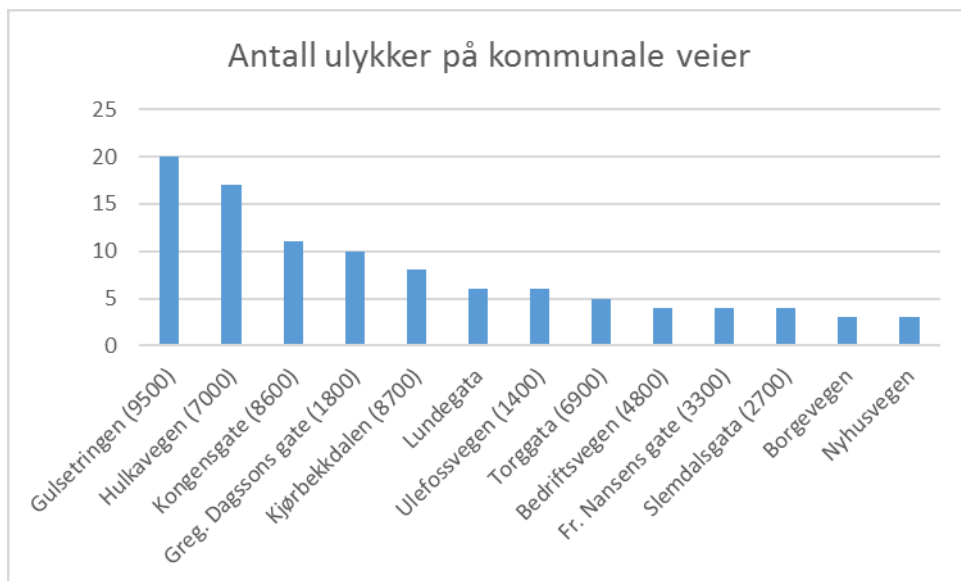
Rett strekning av Telemarksvegen. 2 lokaliteter innenfor strekning på ca. 300 meter ved Gråtenmoen lokalsenter. Uregulert T-kryss mot Infanterivegen, der gang- og sykkelveg krysser. Samt ved lysregulert fotgjengerovergang ved Tuftebygget. Skiltet hastighet 60 km/t.

Sammendrag av ulykkesdata:

1 ulykke med en meget alvorlig skade, mellom bil og syklist, der gang- og sykkelveg krysser bilveg. 2 ulykker med til sammen 2 personer lettere skadet, i forbindelse med påkjørsel bakfra ved fotgjengerovergang, samt ved venstresving i krysset. Ulykkene er spredt gjennom døgnet, på ulike dager og til ulike årstider. Det er ingen klar sammenheng mellom føre, lys, sikt og uhellsårsak.

Oppfølging: Bypakke-tiltak (samme som punkt 9).

Kommunale veger



Figur 3 Ulykker på kommunale veier. Figuren under viser de mest ulykkesutsatte kommunale vegene (veger med 3 eller flere ulykker i perioden 2007-2016). Tallene i parentes angir årsdøgntrafikken, der slike tall foreligger.

Figur 3 gir en oversikt over de mest ulykkesbelastede kommunale vegene. Det er naturlig nok en klar sammenheng mellom trafikkmengder og ulykkesfrekvens.

Utvikling på de mest ulykkesutsatte kommunale vegene (ulykkesstatistikk for siste del av perioden, 2012-2016):

Gulsetringen:

9 registrerte ulykker med personskader. Det vil si at første og siste halvdel av 10-årsperioden har ganske likt antall ulykker. Området rundt avkjøring til Meierkollen er på lista over ulykkespunkt (omtalt lengre oppe).

Hulkavegen:

8 registrerte ulykker med personskader. Det vil si at første og siste halvdel av 10-årsperioden har ganske likt antall ulykker. Halvparten av ulykkene er utforkjøring, 2 er påkjørsler bakfra og 2 er møteulykker. Alle ulykkene skjer i vinterhalvåret.

Kongensgate:

6 registrerte ulykker med personskader. Det vil si at første og siste halvdel av 10-årsperioden har ganske likt antall ulykker. Kongensgate er på lista over ulykkespunkt (omtalt lengre oppe).

Greg. Dagssons gate:

3 registrerte ulykker med personskader. Det vil si at det blir færre ulykker i siste del av perioden. 2 av ulykkene gjaldt utforkjøring. Den siste gjaldt kryssulykke ved Meensvegen.

Kjørbekkdalen:

2 registrerte ulykker med personskader. Det vil si at det blir færre ulykker i siste del av perioden. Begge ulykkene gjaldt kollisjon med midtdeler.

Alle ulykkespunktene og strekningene er gjennomgått av prosjektgruppen og eventuelle tiltak er vurdert.

Sammenfallende utrygghetspunkt og trafikkulykker

Det er noen steder som har sammenfallende utrygghetspunkt og ulykkespunkt. Disse stedene er vurdert spesielt nøye i forbindelse med forslag om tiltak.

6. Medvirkning

6.1 Varsel om oppstart

Planen ble varslet 29.04.17, og tilsendt direkte til offentlige høringsinstanser, blant annet lokalutvalg og skoler / barnehager. Innspill kunne også meldes via GEMINI karttjenester. Alle innspillene er vurdert i forbindelse med utarbeidelse av handlingsplanene.

6.2 Offentlig ettersyn

Planforslaget har vært til offentlig ettersyn våren 2018, hos samme instanser som er nevnt over. Alle innspillene er vurdert i forbindelse med utarbeidelse av handlingsplanene.

7. Handlingsplaner trafiksikkerhetstiltak 2018-2022

7.1 Adferds- og holdningsskapende tiltak

Mye holdningsskapende arbeid blir gjort både i barnehager og skoler, med sykkelopplæringa "Gøy og trygg på sykkel" som et synlig prosjekt med suksess. Trafiksikkerhetshallen på Stevneplassen er et annet eksempel.

Pr. i dag finnes ingen systematisk oversikt over innsatsen som blir gjort i de ulike delene av kommuneorganisasjonen vedr. trafiksikkerhet. Sertifiseringsordningen «Trafiksikker kommune» er en sertifiseringsordning for å systematisere arbeidet. Ordningen har kriterier for hvordan de ulike avdelingene kan bidra i trafiksikkerhetsarbeidet (se vedlegg «veileder Trafiksikker kommune»). Det være seg kommuneledelse, barnehager, skoler, kommunalteknisk, plan / utvikling, kultur, kommunelege, helsestasjoner.

Telemark Fylkeskommune har mål om at alle fylkets kommuner skal være sertifisert innen 2022. Kommunene belønnes med kroner 50 000 for å bli sertifisert. Dette beløpet vil kanskje ikke fullt ut dekke de administrative kostnadene ved sertifiseringen. Men det vil bidra et langt stykke på veg. Vi foreslår at sertifisering som «Trafiksikker kommune» vedtas som en del av Trafiksikkerhetsplan 2018-2022.

Ansvar: Rådmannens ledergruppe.

Frist for sertifisering: 01.07.19.

7.1.2 Effekt av noen trafikantrettede tiltak

Bilbelte

Bruk av bilbelte reduserer risikoen for å bli drept med ca. 50 % for fører og forsetepassasjer. Det er viktig at de nasjonale kampanjene blir fulgt opp lokalt både med informasjon og kontrollaktivitet. Riktig sikring av barn i bil er et viktig tema.

Refleks

Det har ikke skjedd en tilsvarende reduksjon av drepte og skadde fotgjengere de siste årene, som drepte og skadde i bil. Et billig og effektivt tiltak er refleks.

Tellinger viser at svært mange fotgjengere ikke bruker refleks, spesielt gjelder dette ungdom og voksne. Refleks er en billig livredder og reduserer risikoen for å bli skadd med ca. 50 %.

7.2 Planmessige tiltak

Denne posten er ikke prissatt i forbindelse med trafikksikkerhetsplanen. Med planmessige tiltak menes oppfølging av trafikkrelaterte tema på alle nivåer i arealplanleggingen. Fra målene i ATP Grenland om «et levende byområde med korte avstander og mindre bilbehov» til sikring av frisktsoner i regulerings- og byggesaker.

I motsetning til tiltak knyttet til ulykkespunkt / utrygghetspunkt (jfr pkt 7.3), går de planmessige ut på å finne trafikksikre løsninger i forkant av at problemene oppstår.

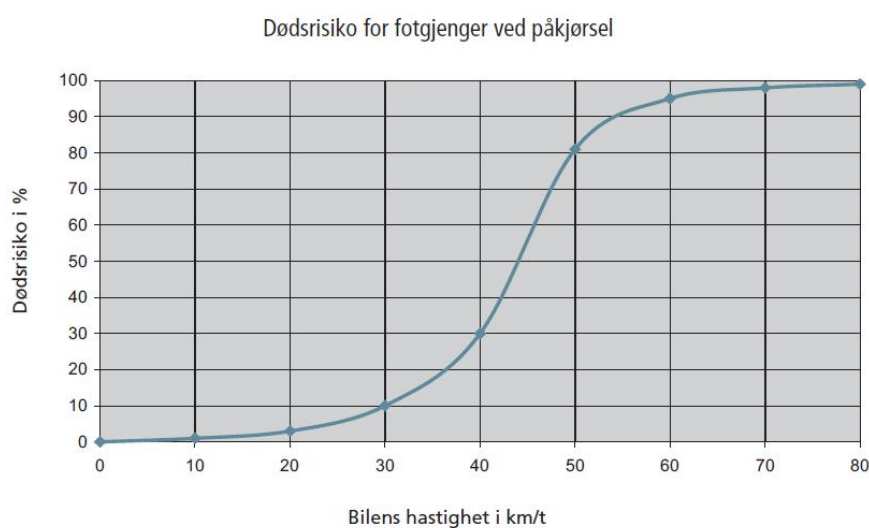
7.3 Fysiske tiltak

7.3.1 Effekt av ulike tiltak

Fartsdempende tiltak

Fartsdempende tiltak kan være fysiske tiltak som humper, innsnevring, sideforskyvninger, rumle-felt m.m.

Ulykkesundersøkelser viser at ulykkesrisikoen er nesten halvparten så stor på veger med 30 km/t og humper som på et vegnett med 50 km/t fartsgrense. Undersøkelser har vist at skilting alene som regel ikke har effekt. Humper har vært helt nødvendige for å få ned det reelle fartsnivået, som igjen gir positiv effekt på ulykkene. 30-soner og humper er et effektivt og forholdsvis rimelig tiltak, som bør innføres i eksisterende boligområder.



Figur 4 Dødsrisiko for fotgjenger ved påkjørsel.

Vegbelysning

God vegbelysning reduserer ulykkesrisikoen for alle trafikantgrupper. I følge Effektkatalog for trafikksikkerhetstiltak, TØI, reduseres dødsulykker i mørket med 50 % når dårlig vegbelysning utbedres. Fotgjenger-ulykkene reduseres enda mer enn gjennomsnittet. God belysning av kryssingssteder for myke trafikanter bør derfor prioriteres høyt.

Gangfelt

De fleste alvorlige ulykker som involverer fotgjengere skjer ved kryssing av veg. Undersøkelser viser at gangfelt som bare er merket opp og skiltet på vanlig måte, gir dårlig sikkerhet for de myke

trafikanter. Forklaringen på dette kan være at de kjørende ikke overholder vikeplikten for fotgjengere ved gangfelt. Det totale antallet gangfelt er høyt og gangaktiviteten ofte lav, slik at bilisten ikke forventer at noen skal krysse. Fotgjengerne på sin side føler en trygghet ved at gangfelt er oppmerket, og er mindre oppmerksomme enn når de krysser på strekning uten gangfelt (falsk trygghet). At fotgjenger ikke krysser i gangfeltet, men rett i nærheten, øker også ulykkesrisikoen.

TØI har beregnet at det er svært samfunnsøkonomisk lønnsomt å utbedre dårlig sikrede gangfelt, og at potensialet for å redusere antallet ulykker er stort. Å sikre kryssingssteder bedre, gjennom god tilrettelegging og god fysisk utforming, er derfor en viktig oppgave.

Gang og sykkelanlegg

Anleggelse av gang- og sykkelveger er i første omgang et viktig tiltak for å skape økt framkommelighet og trygghet for de myke trafikantene. Anlegg for myke trafikanter gir økt gang og sykkeltrafikk, økt trivsel/helse og styrker rammebetingelsene for en miljømessig bedre transportfordeling.

Undersøkelser viser at effekten på reduksjon av ulykker er liten. Dette skyldes i stor grad at det skjer ulykker i kryss og krysningspunkter, at gang- og sykkeltrafikken øker, og at det oppstår konflikter mellom gående og syklende. Det er derfor viktig å sikre **krysningspunkter** på gang-/sykkelvegstrækningene.

Ved valg av løsninger for gang- og sykkeltrafikken er det viktig å ta hensyn til trafikkmengden og fartsnivå. På veglenker med stor trafikk, hovedvegnettet, må det velges sikre og separate systemer for fotgjengere og syklistene. På veger med moderat trafikk og sentrums- og bymessig preg, med mange gående, er det viktig å skille mellom gående og syklende. Etablering av fortau kan være en god løsning her.

Drift og vedlikehold

Både vegdekkets tilstand og føreforholdene samt mangelfull skilting og oppmerking er medvirkende årsaker til mange ulykker. Vinterdriften, som omfatter brøyting, strøing og salting, er spesielt viktig for trafikksikkerheten.

7.3.2 Kriterier for å prioritere fysiske tiltak

Med bakgrunn i ulykkesanalysen og registrering av utrygghetspunkt har prosjektgruppa vurdert aktuelle tiltak.

Det er noen kriterier (i uprioritert rekkefølge) som ligger til grunn for utvelgelse av prioriterte tiltak:

- Ligger nær skole.
- Har høy ÅDT.
- Har fartsgrense fra 40 og høyere.
- Ulykkesutsatt.
- Synergi med VA-anlegg eller andre utbyggingsprosjekt.

7.3.3 Kommunal veg

Prioriterte tiltak på kommunale veger

Prioriterte tiltak omfatter blant annet gang- og sykkelveger, fortau og kryssutbedringer. Dette er tiltak som først og fremst er aktuelle Aksjon skoleveg-prosjekter i forbindelse med årlige søknader til fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU). Det tas høyde for at det i løpet av planperioden kan komme til nye tiltak blant de prioriterte prosjektene. Prosjektene som er satt

opp i handlingsplanen (vedlegg 2) har til sammen et kostnadsoverslag på drøye 23 millioner kr.

Mindre tiltak, som går på etablering av gangfelt, fartshumper, siktutbedringer og bedre belysning prioriteres fortløpende av Drift- og anleggsenheten. Disse tas ikke inn i denne handlingsplanen.

7.3.4 Tiltak på riks- og fylkesveger

Oppfølging av ulykkesanalyse

Ulykkesanalysen viser at 15 av 17 ulykkespunkt ligger på overordnet vegnett, hvor Statens vegvesen er hovedansvarlig. Noen tiltak for å utbedre ulykkespunktene er allerede satt i gang eller det er definert konkrete tiltak hvordan ulykkespunktene skal utbedres.

Vikepliktsregler på fylkesveger

Høsten 2017 har 7 av fylkesvegene i Skien fått status som forkjøringsveg. I løpet av de kommende 2-3 årene er det tenkt tilsvarende for de fleste fylkesvegene.

Undersøkelser viser at mer bruk av forkjøringsregulering av hovedveger og samleveger, gir mer entydige vikepliktsforhold, bedre trafiksikkerhet og bedre avviklingen av trafikken.

Tiltaksliste

Til planen vedlegges liste over tiltak på riks- og fylkesveger som Skien kommune mener er viktige å få gjennomført. Listen brukes til innspill i Telemark fylkeskommunes arbeid med fordeling av riks- og fylkesvegmidler og i andre sammenhenger der det er viktig å få synliggjort Skien kommunes prioritering av prosjekter. Tiltak går på

- Gang- og sykkelveger
- Kryssutbedringer
- Oppgradering av lysregulering

8. Videre arbeid

Handlingsplanene i trafiksikkerhetsplanen skal benyttes i det daglige arbeidet for trafiksikkerhet i Skien kommune. Når det gjelder handlingsplaner for riks- og fylkesveger har ikke Skien kommune noen myndighet til å pålegge Statens vegvesen å gjennomføre prosjekter på disse vegene. Handlingsplanene vil likevel være et nyttig hjelpemiddel i forbindelse med at kommunen gir innspill til fylkeskommunen og vegvesenet om prioriterte tiltak. Dessuten kan Skien kommune vedta å prioritere egne midler inn mot viktige tiltak på riks- og fylkesveger.

Trafiksikkerhetsplanen er nært relatert til arbeidet med Bypakke Grenland, belønningsmidler samt andre ordninger som er nevnt i kapittel 3.2. Arbeidet med neste revisjon av trafiksikkerhetsplanen bør koordineres med dette arbeidet.

9. Økonomiske konsekvenser for kommunen

Trafiksikkerhetsplanen legger føringer for disponering av Drift- og anleggsenhetens årlige ramme til trafiksikkerhetstiltak. Pr. i dag ligger rammen i størrelsesorden 1 million kroner. Dette beløpet utgjør kommunens egenandel (40 % av tiltakets kostnad) ved årlige søknader om tilskudd fra Fylkets trafiksikkerhetsutvalg. I 2017 ble rammen økt med 2,3 millioner. Bruken av disse midlene ble behandlet i HOTS-sak nr. 83/17 «Aksjon skolevei 2018».

Gjennomføring av alle tiltakene på prioriteringslista avhengig av annen finansiering i tillegg. Det vil først og fremst si gjennom Bypakke Grenland og belønningsmidler. Det kan også være ved søknader om tilleggsbevilgninger.

VEDLEGG

- 1. Bystyrevedtak**
- 2. Kart over prioriterte tiltak**
- 3. Liste over prioriterte tiltak**
- 4. Liste over andre tiltak**

Saksprotokoll

Trafikksikkerhetsplan 2019-2022. Sluttbehandling.

Arkivsak-dok. 17/16286
Saksbehandler Sigbjørn Hjelset

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Hovedutvalg for teknisk sektor	05.06.2018	53/18
2 Bystyret	21.06.2018	95/18

Hovedutvalg for teknisk sektors vedtak/innstilling

1. Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 11-15 vedtas Trafikksikkerhetsplan for Skien kommune 2019 – 2022.
2. Rådmannen tar initiativ til at Skien kommune innen 01.07.19 er sertifisert som Trafikksikker kommune.

Tillegg:

Det lages en fullstendig oversikt over forslag til tiltak på Fylkes- og Riksveier som tas inn i planen.

I forbindelse med vår sertifisering som trafikksikker kommune må vi samhandle med fylkeskommunen for å prioritere investeringsmidler til dette.

Tiltak fra HOTS vedtak 12.12.17 innarbeides i denne planen.

HOTS ber spesielt om en sak for sikker kryssing av Hulkaveien, ved krysset Hulkaveien - Klyveveien.

Oversendelse til administrasjonen:

Punkt 19 Gulsetlia.

Tiltak endres fra fortau langs Gulsetlia forbi sykehjem til fortau langs Stollveien/Stigeråsen frem til skolen.

Bystyret har behandlet saken i møte 21.06.2018 sak 95/18

Møtebehandling

Forslag fra Krf v/ Norborg:

Bystyret ber HOTS følge opp oversikten med tiltak på Fylkes- og riksveier med sikte på at tiltakene også blir prioritert.

Votering

Hovedutvalgets innstilling med tillegget fra Norborg ble enstemmig vedtatt.

Bystyrets vedtak

1. Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 11-15 vedtas Trafikksikkerhetsplan for Skien kommune 2019 – 2022.
2. Rådmannen tar initiativ til at Skien kommune innen 01.07.19 er sertifisert som Trafikksikker kommune.

Tillegg:

Det lages en fullstendig oversikt over forslag til tiltak på Fylkes- og Riksveier som tas inn i planen.

Bystyret ber HOTS følge opp oversikten med tiltak på Fylkes- og riksveier med sikte på at tiltakene også blir prioritert.

I forbindelse med vår sertifisering som trafikksikker kommune må vi samhandle med fylkeskommunen for å prioritere investeringsmidler til dette.

Tiltak fra HOTS vedtak 12.12.17 innarbeides i denne planen.

Bystyret ber spesielt om en sak for sikker kryssing av Hulkaveien, ved krysset Hulkaveien -Klyveveien.

Oversendelse til administrasjonen:

Punkt 19 Gulsetlia.

Tiltak endres fra fortau langs Gulsetlia forbi sykehjem til fortau langs Stollveien/Stigeråsen frem til skolen.

Trafikksikkerhetsplan



Prioritere tiltak



Gang og sykkelveg



K: Kommunal veg



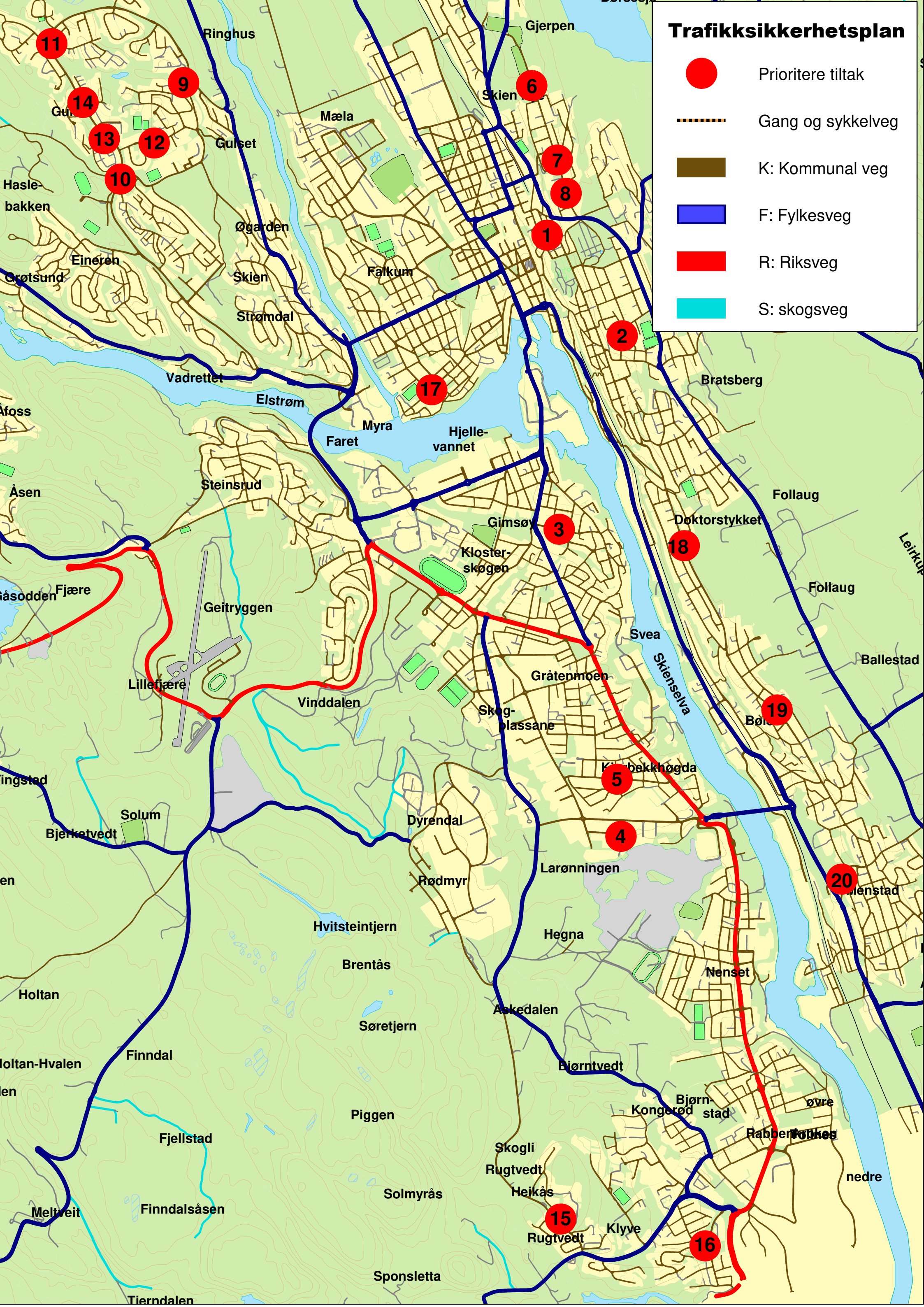
F: Fylkesveg



R: Riksveg

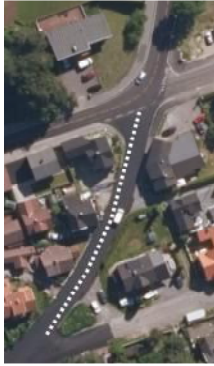







S: skogsveg











Tiltaksliste

Større prosjekter på kommunal vei





Lokalutvalg		Sted	Beskrivelse av tiltak	Begrunnelse	Anslåtte kostnader (i 1000 kr)
Bratsberg	1. Frognerveien	 	Frognervegen fra Ole Kallems gate til Ævregate. Innsnevring av gate til 1 kjørefelt (det er i dag gjennomkjøringsforbud i den ene retningen), og etablering av fortau	Dårlig tilbud for myke trafikanter.	200
Bratsberg	2. Bratsberggata	 	Fortau 270 meter, fra Bomhovet til rundkjøring Håvundvegen	Nært skole.	950
Gimsøy	3. Lensmannsvegen	 	Fortau 200 meter.	Nært skole.	600

Gimsøy	4. Grønlikroken	 	fortau 100 meter	Nært skole.	300
Gimsøy	5. Kjørbekkvegen	 	Fortau 750 meter	Prosjektet tas som en del av VA-anlegg kostnadsanslått til 35 millioner. På grunn av samkjøringsgevinsten er det satt en relativt lav løpemetervis for dette prosjektet.	2000
Gjerpen	6. Håvundvegen	 	Strekning Valhallvegen - Siljanvegen, 500 meter.	GS-vei regulert i plan fra 2014. Del av hovedsykkelrute. Bedre sammenheng i GS-tilbudet.	1 500
Gjerpen	7. Håvundvegen	 	Strekning Fylkeshuset - Valhallvegen, 400 meter.	Krever regulering Del av hovedsykkelrute. Bedre sammenheng i GS-tilbudet.	1 200

<p>Gjerpen</p>	<p>8.Håvundvegen</p>			<p>Strekning Håvundvegen - Fylkeshuset, 500 meter.</p>	<p>Krever regulering. Del av hovedsykkelrute. Bedre sammenheng i GS-tilbudet.</p>	<p>1 500</p>
<p>Gulset</p>	<p>9. Gulsetveegn ved Skottekroken</p>			<p>Oppgradere kulvert til GS-standard, med forbindelse til Gulsetringen og Steinstuvegen.</p>	<p>Forholdene ligger bra til rette for planfri kryssing av en vei med høy ÅDT.</p>	<p>1 000</p>
<p>Gulset</p>	<p>10. Gulsetringen</p>			<p>Undergangen ved Nyhusvegen. Nytt strømskap, som sørger for belysning, også når gatelyset er avslått. Drenering.</p>	<p>Gjøre undergangen mindre avvisende. Høy ÅDT.</p>	<p>100</p>
<p>Gulset</p>	<p>11. Gulsetringen</p>			<p>Undergangen ved Uglevegen. Nytt strømskap, som sørger for belysning, også når gatelyset er avslått. Drenering.</p>	<p>Gjøre undergangen mindre avvisende. Høy ÅDT.</p>	<p>100</p>

Gulset	12. Stollvegen		Fortau langs Stollvegen. 250 meter.	Tryggere skoleveg til Stigeråsen skole.	2 500
Gulset	13. Gulsetringen		Undergangen ved Haukåsen. Nytt strømskap, som sørger for belysning, også når gatelyset er avslått. Drenering.	Gjøre undergangen mindre avvisende. Høy ÅDT.	100
Gulset	14. Gulsetringen		Undergangen ved Fluesnapperen. Utvide tverrsnittet og endre geometrien. Universell utformet forbindelse til omkringliggende GS-system. Belysning og drenering.	Gjøre undergangen mindre avvisende. Høy ÅDT. Pr. i dag er dette den desidert minst brukervennlige undergangen ved Gulsetringen.	2 000
Klyve	15. Hulkavegen		Etablere 5 modifiserte (sirkulære) fartsdemperer.	Farlig krysningspunkt mellom bebyggelsen og skogsområdene i vest.	150

<p>Klyve</p>	<p>16. Nybergåsen nord.</p>			<p>Opparbeide forbindelse med GS-standard til undergang under Klyvevegen.</p>	<p>Relativt lite tiltak, som gir betydelig bedret tilgjengelighet. Høy ÅDT.</p>	<p>100</p>
<p>Lunde</p>	<p>17. Oscarsgate</p>			<p>Tosidig fortau 250 meter ved Hoth. Böttgers gate..</p>		<p>500</p>
<p>Ytre Gjerpen</p>	<p>18. Gregorius Dagsongt., strekningen Lyngvegen – Stubbesletta.</p>			<p>Fortau 575 meter.</p>	<p>Ulykkesutsatt strekning.</p>	<p>2 875</p>

<p>Ytre Gjerpen</p>	<p>19. Gregorius Dagssongt., strekningen Skolebakken – Ballestadvegen</p>			<p>Fortau 1040 meter.</p>	<p>Ulykkesutsatt strekning.</p>	<p>3 130</p>
<p>Ytre Gjerpen</p>	<p>20. Meensvegen</p>			<p>Forlengelse av fortau, 180 meter. Streningen er under regulering / prosjektering.</p>	<p>Høy ÅDT. Knytte sammen GS-nettet.</p>	<p>2 500</p>
<p>SUM</p>						<p>23 305</p>

Andre aktuelle tiltak

Lokalutvalg	Stedsbeskrivelse	Tiltak / kommentar	Kommentarer til status	Kostnader
Kommunale veger				
Gjerpen	Rising Terrasse	Fartsdempende tiltak vurderes. Nye målinger vurderes etter VA anlegg.	Gjennomført trafikk målinger i 2014	50
Gulset	Gulsetringen X Vestre Gulset	Vurdere tiltak i kryss-området.		0
Gulset	Gulsetvegen strekn. Gulsetlia - Nyhusvegen	Fortau		
Gimsøy	Gamle Bjørntvedtveg	Fartsmålinger; vurdere fartsdempende tiltak.	Gjennomført trafikk målinger i 2015	
Gimsøy	Grep på Rødmyr	Fartsdempende tiltak. Intensivbelysning og utbedring av kantstopp for buss.	2018	
Gimsøy	Moflatevegen (vegen til is-stadion)	Fartsmålinger; vurdere fartsdempende tiltak.	Gjennomført nye trafikk målinger i 2017	
Gimsøy	Ulefossvegen	Forbedre kanttrekkverk		
Klyve	Nybergvegen Sør	Fartsmålinger, vurdere fartsdempende tiltak.	Gjennomført trafikk målinger i 2016	
Klyve	Mellom Søndre Lensmannsveg og Bjørntvedtveien.	Gang og sykkelveg		
Klyve	Hulkaveien til OBS Kjørbekk	Fortau		0
Klyve	Hulkavegen X Klyvevegen	Vurdere tiltak for fotgjengerkryssing av Hulkavegen		
Skotfoss	Granheimbakken	Forhøye gammelt autovern med gjerde på toppen.		
Ytre Gjerpen	Meensvegen	Vurdere flytting av buss-stopp ved Menstad U-skole		
Ytre Gjerpen	Hoels gartneri og Kervel til Bølehøgda skole	Vurdere tiltak (åpne veg)		
Ytre Gjerpen	Krysset Furuheimveien/Meensveien	Stramme opp krysset		
Øvre Gjerpen	Venstøphøgda, strekningen Petersborgvegen . Venstøpbakken	Hindre gjennomfartstrafikk vha. bom.	Jf. HOTS-vedtak	0
Kostnader				50

Siktutbedringer

Gulset	Meierlia x Meierkollen	Siktutbedring i to hjørner.		
Gulset	Einaren x Meierkollen	Fjerne fjellknatt og vegetasjon.		
Gulset	Gulsetvn x Østlikollen	Flytte hekk.		
Gulset	Stigeråsen x Skjerpet	Flytte hekk.		
Klyve	Nybergvegen, ved barnehjemmet Munk og Klem	Flytte hekk.		
Lunde	Øysteinsgt xVinkelgt	Siktutbedring		
Ytre Gjerpen	Ingesvegen-Engravdalen	Bedre siktforholdene.		
Åfoss	FV. 52 Rambergvgn x Åfosskleiva	Fjerne voll og rydde siktsone.		
Åfoss	FV. 52 Elsetvn X Åsenvn	Fjerne vegetasjon.		
Åfoss	FV. 52 Elsetvevn X Åfossmoen	Flytte hekk.		
Kostnader				0

Gatebelysning				
Bratsberg	Paul Koths veg	Mangler et gatelyspkt. i av- og påstigningslomme ved Bratsbergkleiva skole og øst for Øvregate.		50
Gimsøy	Klokkelyngvegen	2 gatelyspunkter		75
Gimsøy	Tranebærvegen	2 gatelyspunkter		75
Gimsøy	Udergang ved Moflata misjonskirke	Bedre belysning.		50
Gjerpen	Udergang ved Gjerpen skole	Bedre belysning.		50
Gulset	Udergang Nyhusvegen	Bedre belysning.		50
Gulset	Stollvn ifm Stigeråsen skole	Eventuell forsterke eksisterende belysning		100
Gulset	Gulsetringen X Meierkollen	Inensivbelyst gangfelt		100
Gulset	Gangveg Meierbakken – Meierlia	2 gatelyspunkter		75
Gulset	Meierstubben 10	2 gatelyspunkter		75
Gulset	Hubrovegen 8 - 12	2 punkter		75
Gulset	Vestre Gulset	6 punkter		200
Klyve	Gang- og sykkelveg fra Nybergkrysset til Klyvevegen	Strekningen mangler belysning i det øverste partiet.		200
Lunde	Kongensgt, strekn. Brekkeby vgs - Landmannstorget	Belysning av fotgjengerovergang.	Statens vegvesen TS plan 2016-2017	200
Kostnader				1 375
Totalt kostnader kommunale veger				1 425

Riks – og fylkesveger:

Gimsøy	RV 36 Porsgrunnsvn x Ranten	Passeringslomme		
Gimsøy	FV 48 Bjørntvedtvegen X Bataljonvegen	Ombygging til kanalisert kryss; øy i Bataljonvegen og evt passeringslomme.		
Gimsøy	FV 51 Trommedalsvegen, kurve v / km 0,65	Kurveutbedring		
Gimsøy	FV 59 Ulefossvegen v / Baugeids gate	Passeringslomme / kanalisering av kryss		
Gimsøy	FV48 Bjørntvedtvegen X Rødmyrvegen	Vurdere tiltak		
Gimsøy	FV59 Porsgrunnvegen ved Grogata	Vurdere tiltak ved fotgjengerfelt		
Gimsøy	RV36 Telemarksvegen strekn. Solumsgate - Porsgrunnsvegen	Vurdere behov for å etablere nytt planfritt krysningspunkt av riksvegen		
Gjerpen	FV 32 Semsmyra, kurve vest for Gjerpensdalen	Breddeutvidelse og øy bedret dosering ved utgangen av kurven i retning byen		
Gjerpen	FV 32 Semsmyra, Siljanvegen X Holmsvegen	Kanalisering av kryss		
Gjerpen	FV32 v / Siljanvegen 404	Vurdere tiltak i kurve		
Gjerpen	FV31 Luksefjellvegen	Vurdere tiltak for at myke trafikanter kan krysse fylkesvegen ved Sommerfryd		
Gulset	Skotfossvegen, strekningen Grøtsund - Gulsetringen	Tiltak for å bedre trafikksikkerhet		
Kilebygda	FV 356 Gisholtvn, Jensejordet – Kilebygda kirke	Forleng g / s – veg. 1. etappe til Rognsbru. 2. etappe til kirka.		
Kilebygda	FV 356 Gisholtvegen v / kurve 10,9	Siktutbedring / skilting		
Kilebygda	FV 356 Gisholtvegen v / kurve 13,7	Siktutbedring / skilting		
Klovholt	RV36 X FV 51 Klovholtvegen	Oppstramming av kryss		
Klovholt	RV 36 strekningen fra Åfoss-krysset til tunellen under	Gang / sykkelvei		
Klyve	RV354 Porsgrunnsvegen 20 - Strandvegen	Sanere kryss / avkjørsler. Jfr "Bypakke". Beror på utbedring av kommunalt vegnett.		
Klyve	RV 36 Porsgrunnsvegen X Østre Bugtenveg	Signalregulering / rundkjøring? Jfr "Bypakke"		
Klyve	FV 49 Klyvevegen, fra Hulkavegen til Kongerødvegen	GS-veg / fortau		
Klyve	FV 49 Klyvevegen, ved Hauane	Forleng fortau fram til buss-stopp.		
Klyve	FV49 Klyvevegen, undergang ved Klyve skole	Tiltak vurderes.		
Klyve	FV48 Bjørntvedtvegen	GS-veg fra Hulkavegen til Kjørbekk		

Lunde	FV32 ved Circle K Nylende	Vurdere tiltak ived fotgjengerfelt.		
Lunde	FV 32 Rektor Ørns gate X Slemdals gate	Tiltak vurderes.		
Lunde	FV 354 Hesselbergsgt x Bjørnstjerne Bjørnsons gate	Tiltak vurderes.		
Skotfoss	FV357 Skotfossvegen	Vurdere fartsdempende tiltak og bedre tilrettelegging for myke trafikanter i "sentrum" og fram til Kanalbrua.		
Skotfoss	FV357 Skotfossvegen	Forprosjekt / mulighetsstudie for tryggere GS-forbindelse mellom Grøtsund og Vadrette		
Vold og Søvtedt	FV 353 Svanviksvn ved bussgarasje på Vold	Autovern mellom kjøre- og GS-veg		
Vold og Søvtedt	FV 353 Voldsvn v / Meltvedt	Kurveutretting		
Vold og Søvtedt	FV 353 Voldsvn v / Findalsvingen	Kurveutretting eller vegomlegging.		
Vold og Søvtedt	FV 353 Herrevegen X Kilebygdsvegen	Ombygging til rundkjøring.		
Vold og Søvtedt	FV 356 Flakvarpvegen; strekn Flakvarp - Porsgrunn	Fortau / GS-veg 1500Fortau / GS-veg 1200 meter. Samarbeidsprosjekt med Porsgrunn kommune. meter.		
Øvre Gjerpen	FV 44 Hoppestadvegen, strekn. Petersborgvegen - Hoppestad bru	GS-veg, fartsreduksjon, sikre krysningspunkt.		
Øvre Gjerpen	FV 32 Kittilsrød	Utretting av S-sving.		
Øvre Gjerpen	FV 44 Valebøvegen, Bliva bru	Ny bru / breddeutvidelse.		
Øvre Gjerpen	FV 31 Luksefjellvegen, nordover til Jønnevald	GS-veg 2500 meter.		
Åfoss	FV 52 Åfoss	Fortau 900 meter.		