

Siljan kommune

Trafikksikkerhet 2018-22

Kommunestyrets vedtak

26. mars 2019



INNHOOLD

FORORD.....	3
SAMMENDRAG	3
1. INNLEDNING.....	4
1.1 Historikk.....	4
1.2 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Siljan kommune.....	4
1.3 Samarbeidsparter	5
2. NASJONALE OG REGIONALE FØRINGER FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET	6
2.1 Nasjonale føringer	6
2.2 Fylkeskommunale føringer.....	8
2.3 Kommunale føringer	10
2.4 Trafikksikker kommune	11
3. ULYKKESSITUASJON OG UTVIKLINGEN I SILJAN KOMMUNE	12
3.1 Oversikt av ulykker i Siljan kommune	12
3.2 Vegsystemer, vegeier og utfordringer i kommunen	15
3.3 Trafikkulykker og samfunnsøkonomiske kostnader	16
4. MÅL OG STRATEGIER.....	17
4.1 Målsetting.....	17
4.2 Strategi	17
5. TILTAK.....	18
5.1 Organisatoriske tiltak	18
5.2 Fysiske tiltak	20
6. ØKONOMI	26
7. EVALUERING, RULLERING	26
8. HANDLINGSPLAN	27
8.1 Kommunale veier	27
8.2 Fylkesveier	27
VEDLEGG 1. TRAFIKKSIKKER KOMMUNE KONSEPTET	28
VEDLEGG 2. SKADESTATESTIKKEN.....	29



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. De er store arbeidsgivere og kjøpere av transporttjenester. I tillegg er de eiere av barnehager og skoler.

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

Trafikksikkerhetsplanen 2018 - 22 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 det skal årlig søkes om fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler.

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

Utfordringen for det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet er å få satt temaet på den politiske dagsorden. Det er viktig å sikre at trafikksikkerhetsplanen blir fulgt opp og tiltakene gjennomført.

Kommunestyrets vedtok plan for trafikksikkerhet 2018-22 den 26. mars 2019.

SAMMENDRAG

Denne planen representerer en ny måte å organisere det kommune trafikksikkerhetsarbeidet i Siljan kommune. Planen bygger på trafikksikker kommune konseptet, og er godt forankret hos rådmannen og hans lederteam. Alle kommunale instanser er gjennom dette arbeidet involvert i gjennomføringen av tiltak.

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 årlig rulleres. Planen har i tillegg et økende fokus på forebyggende trafikksikkerhetsarbeid, utviklet gjennom et tverrfaglig arbeid i hele kommunen.



1. 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.

Siljan kommune har et ansvar for at alle kommunens innbyggere føler seg trygge når de ferdes langs vegene i kommunen. 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 Statens vegvesen.

1.1 HISTORIKK

Denne planen er nr. 3 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 ikke-fysiske tiltak.

Under utarbeidelsen av Siljan kommunes trafikksikkerhetsplaner har samordning med overordnede planer, spesielt Telemark fylkes trafikksikkerhetsplan blitt betydelig 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, Stortingsmelding 40 og «Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg» 2018-22.

1.2 ORGANISERING AV TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET I SILJAN KOMMUNE

Trafikksikkerhetsarbeidet i Siljan kommune er forankret hos rådmannen, og ansvaret for prosessen med å utarbeide en ny trafikksikkerhetsplan for perioden 2018 – 22 er tillagt rådmannens lederteam. Tradisjonelt har dette ansvaret vært lagt til Samfunnsavdeling, men kommunen ser det som viktig å forankre arbeidet hos rådmannens 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.

Parallelt med utarbeidelsen av kommunens plan for neste periode (2018-2022) er også en ny Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhetsarbeid på veg samt Telemark fylkes trafikksikkerhetsplan ferdigstilt. Dette har resultert i at mange av tiltakene i denne planen er en videreføring av nasjonale og fylkeskommunale forventninger til det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet; noe som sikrer en rød tråd i arbeidet, fra nasjonalt til kommunalt nivå.



1.3 SAMARBEIDSPARTER

Planen er utviklet gjennom et tverrfaglig samarbeid mellom de ulike avdelingen i kommunen. Telemark Fylkeskommune, Statens vegvesen og Trygg Trafikk har også vært gode samarbeidspartnere. Planen er i tillegg til offentlig høring, sendt til høring til Politiet og Statens vegvesen.



Foto: Jan Sæthre

2. NASJONALE OG REGIONALE FØRINGER FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET

2.1 NASJONALE FØRINGER

2.1.1 Nasjonal transportplan (NTP) 2014-2023

Regjeringens overordnede mål for transportpolitikken er: «Å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling.» Regjeringen viderefører i Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029 nullvisjonen og legger opp til et nytt ambisiøst etappemål om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030. Det er også satt av et etappemål som viser hvor raskt vi skal nærme oss nullvisjonen. Ambisjonen er at antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken skal halveres innen 2024.

For å nå målet for trafikksikkerhet på veg foreslås det bl.a. en betydelig satsing på målrettede trafikksikkerhetstiltak, strekningsvise investeringer og på drift og vedlikehold. Tilrettelegging for økt framkommelighet og utvikling av velfungerende bo- og arbeidsmarkeder er tillagt vekt fordi det er viktig for bosetting og verdiskaping.

2.1.2 Barnas Transportplan

Nasjonal transportplan 2018-2029 inneholder for første gang et eget kapittel om Barnas transportplan. Regjeringen vil:

- Legge til rette for at åtte av ti barn og unge skal velge å gå eller sykle til skolen
- Styrke trafikksikkerheten for barn og unge
- Legge vekt på barn og unges behov i planleggingen og utviklingen av transportsystemet
- At det skal legges vekt på hensynet til barn og unge i lokal og regional planlegging
- Følge opp transportetatene og Avinor når det gjelder hensynet til barn og unge i utviklingen av transportinfrastrukturen
- Styrke kompetansen om trafikksikkerhet i barnehage og skole

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

2.1.3 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021 er utarbeidet av Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og syv storbykommuner. I tillegg har en rekke øvrige aktører gitt innspill til planen.

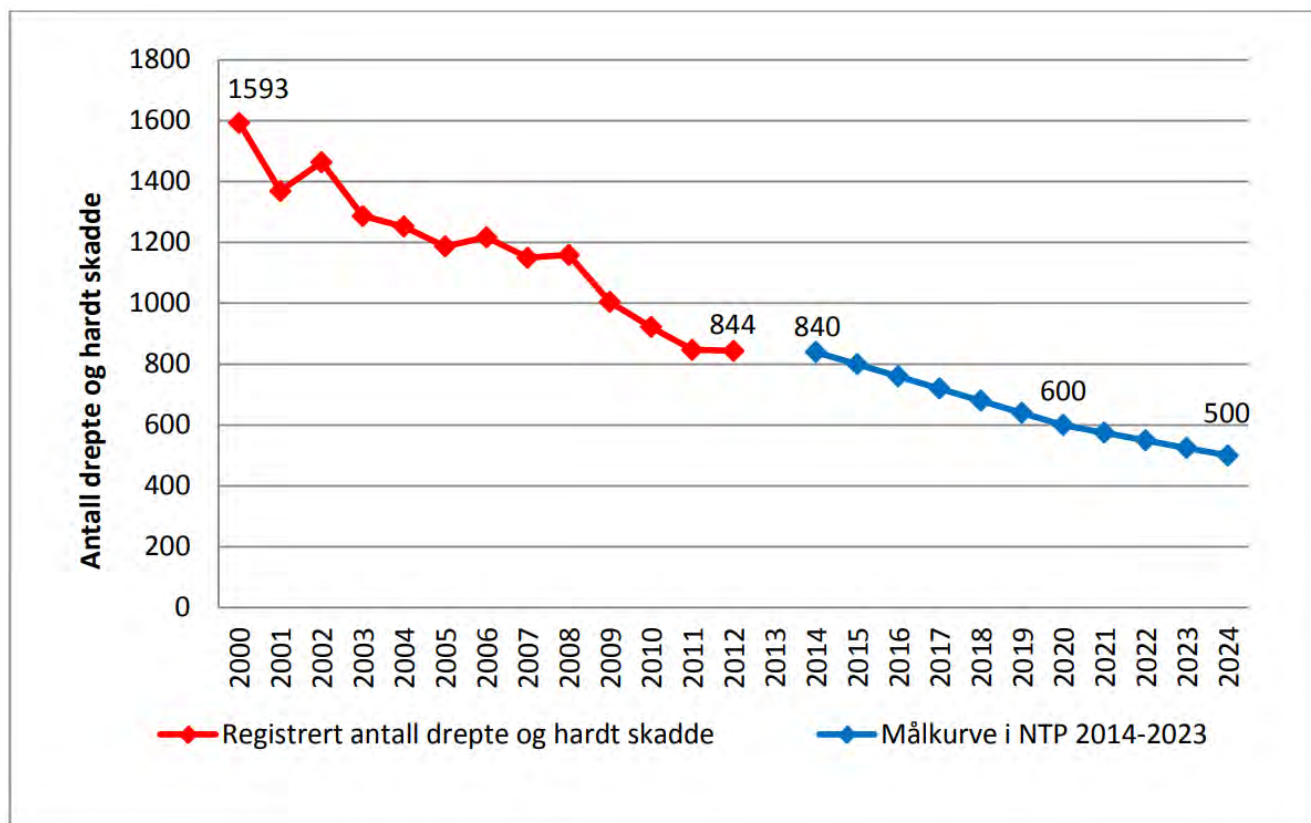
Planen bygger på Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029 (NTP) og Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering. Ambisjonsnivå og prioriteringer i tiltaksplanen er i samsvar med Statens vegvesens handlingsprogram 2018-2023 (2029), Strategiplan for polititjeneste på veg 2016-2019, Trygg Trafikk strategi 2018-2025, fylkeskommunenes planer for prioritering innenfor trafikksikkerhetsarbeidet og de syv storbykommunenes trafikksikkerhetsplaner.

Formålet med tiltaksplanen er å presentere et omforent og bredt spekter av faglig forankrede tiltak, i tillegg



til å styrke samarbeidet mellom de sentrale trafikksikkerhetsaktørene. Tiltakene i tiltaksplanen skal sikre at vi har stø kurs mot etappemålet i NTP om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, hvilket innebærer en reduksjon på om lag 60 prosent sammenliknet med gjennomsnittet for perioden 2012-2015.

I stortingsmeldingen om NTP vises det til omtalen av mål og viktige satsingsområder i trafikksikkerhetsarbeidet. Videre står det at: «Med dette som utgangspunkt vil hovedaktørene i trafikksikkerhetsarbeidet utarbeide en revidert tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg. Tiltaksplanen vil gi en samlet framstilling av hvordan aktørene skal bidra til en utvikling som støtter opp under det ambisiøse etappemålet for trafikksikkerhet.»



Figur 1. Utviklingen i antall drepte og hardt skadde – registrert situasjon og mål for utviklingen fram til 2024. Målkurven viser Regjeringens ambisjon for hvor raskt vi skal nærme oss nullvisjonen. Etappemålet er ambisiøst og forutsetter en målrettet innsats fra alle aktører i trafikksikkerhetsarbeidet.



2.2 FYLKESKOMMUNALE FØRINGER

2.2.1 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 med handlingsprogram 2015-2018. Den nye 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.

2.2.2 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, trafikksikkerhet, god folkehelse og god samfunnsøkonomi.

2.2.3 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.



Snurråsen bussholdeplass. Foto: Birgitte Finne Høifødt

2.3 KOMMUNALE FØRINGER

2.3.1 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 trafikksikres 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 trafikksikret.»

2.3.2 Folkehelseplan 2013

Folkehelseplanen sier følgende om arbeidet med trafiksikkerhet i kommunen:

«Siljan kommune har et ansvar for at alle kommunens innbyggere føler seg trygge når de ferdes langs vegene i kommunen. Det betyr at Siljan kommune må ta ansvar for at det kommunale vegnettet er trafiksikkert og formidle informasjon om utrygge og farlige punkt på riks- og fylkesvegnettet til Statens vegvesen. En trafiksikkerhetsplan er et viktig virkemiddel for å belyse ulykkessituasjonen i kommunen og til å finne gode tiltak ut ifra denne. Foreliggende plan viser trafikkfarlige steder og hvordan kommunen bør følge opp dette. Det ble utført en spørreundersøkelse blant utvalgte klasser ved barneskolen Midtbygda skole og ved Siljan ungdomsskole i oktober 2012. Resultatene fra spørreundersøkelsene «bruk av sikkerhetsutstyr» viser at elevene har utalt gode vaner for bruk av sikkerhetsutstyr på barneskolen, men blir gradvis dårligere, med unntak av bruk av bilbelte, frem til 10.klasse.»



Foto: Ulrikke Philipi



2.4 TRAFIKKSIKKER KOMMUNE

Etter vegtrafikklovens § 40a har fylkeskommunen et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket. En viktig oppgave i denne sammenheng er å påvirke og stimulere kommunene til å arbeide målrettet og helhetlig med trafikksikkerhetsarbeidet.

Det er mange lover og forskrifter som direkte eller indirekte omtaler kommunens ansvar for ulykkesforebygging, folkehelsearbeid og trafikksikkerhet. Kommunen er pålagt et ansvar bl.a. som veieier, som eier av skole og barnehager, stor arbeidsgiver og kjøper av transporttjenester.

For å lykkes må alle kommunens etater involveres i arbeidet og den enkelte etatsleder ta sitt delansvar. Arbeidet må forankres i den politiske og administrative ledelsen. For å ivareta denne helhetstenkningen er det utarbeidet kriterier og sjekklister som skal være et verktøy for å kvalitetssikre kommunens trafikksikkerhetsarbeid. Siljan kommune har satt seg som mål å oppfylle alle kriteriene og gjennom en fylkeskommunal godkjenningsordning bli erklært som «Trafikksikker kommune» innen 1. desember 2018.

Vedlegg 1 gir en grundigere innføring i Trafikksikker kommune-konseptet.



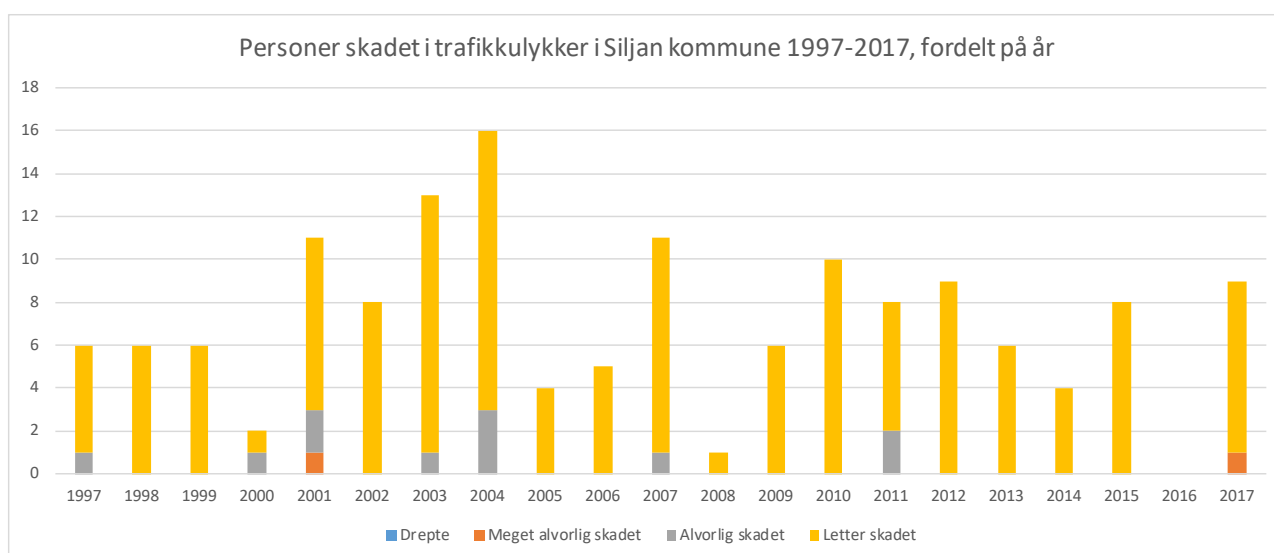
3. ULYKKESSITUASJON OG UTVIKLINGEN I SILJAN KOMMUNE

3.1 OVERSIKT AV ULYKKER I SILJAN KOMMUNE

I en 20-års periode fra 1997-2017 har det totalt vært 98 trafikkulykker innenfor Siljan sin kommunegrense. Av de 98 trafikkulykkene var det totalt 149 skadet personer, hvorav det var null dødsfall, to meget alvorlig skadet, 11 alvorlig skadet og 136 lettere skadet personer¹.

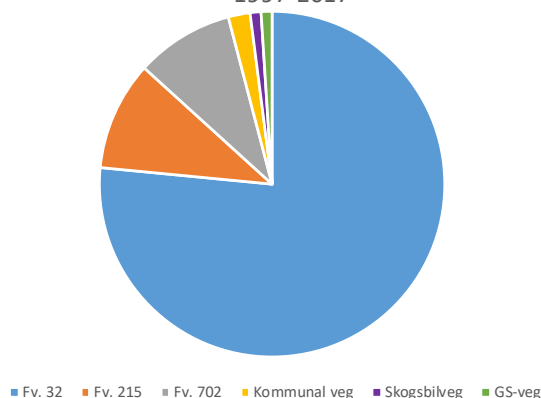
På grunn av lav rapporteringsgrad kan det medføre at det har skjedd flere trafikkulykker som ikke har blitt registrert og noen mørketall kan derfor forekomme.

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.



Følgende figurer viser visuell oversikt på hvordan ulykkene har fordelt seg på vegnettet. Det synliggjøres i hvilken periode på året ulykkene oppstod, ulykkestyper og ulykkeskategori. Til sist vises kart over vegnettet i Siljan hvor ulykkene har forekommet.

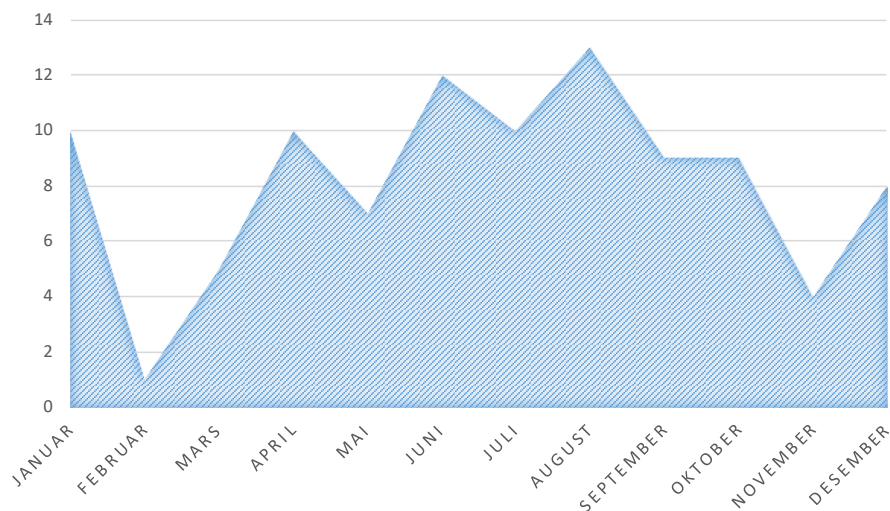
Antall ulykker fordelt på vegnett i Siljan kommune 1997-2017



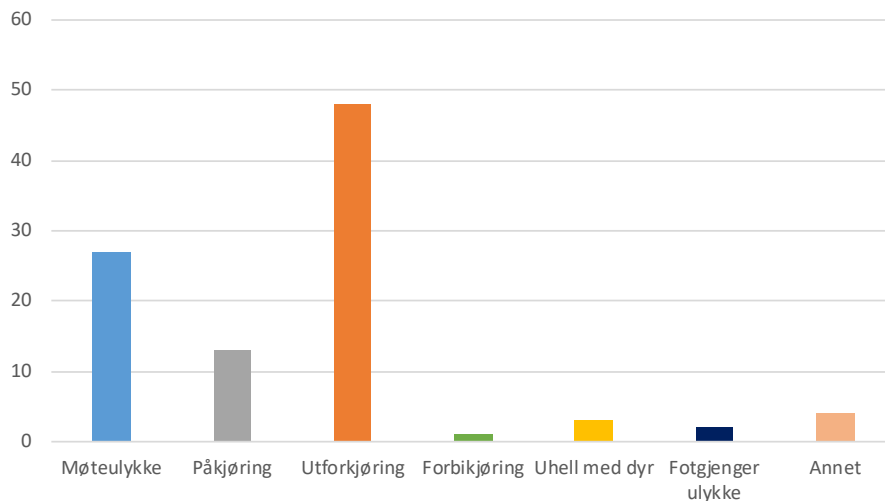
¹ Statistikk er hentet ut fra Statens Vegvesen, vegkart.no



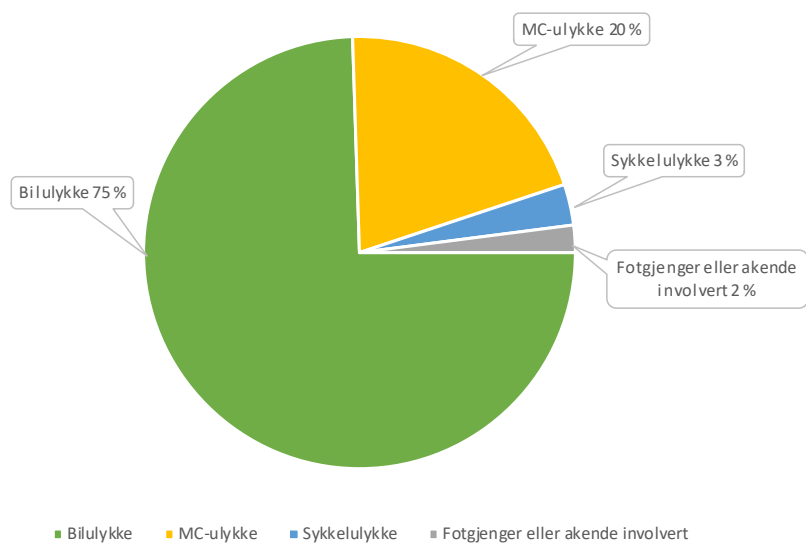
ANTALL ULYKKER, FORDELT PÅ MÅNED I SILJAN KOMMUNE 1997-2017



Ulykkestype i Siljan kommune 1997-2017

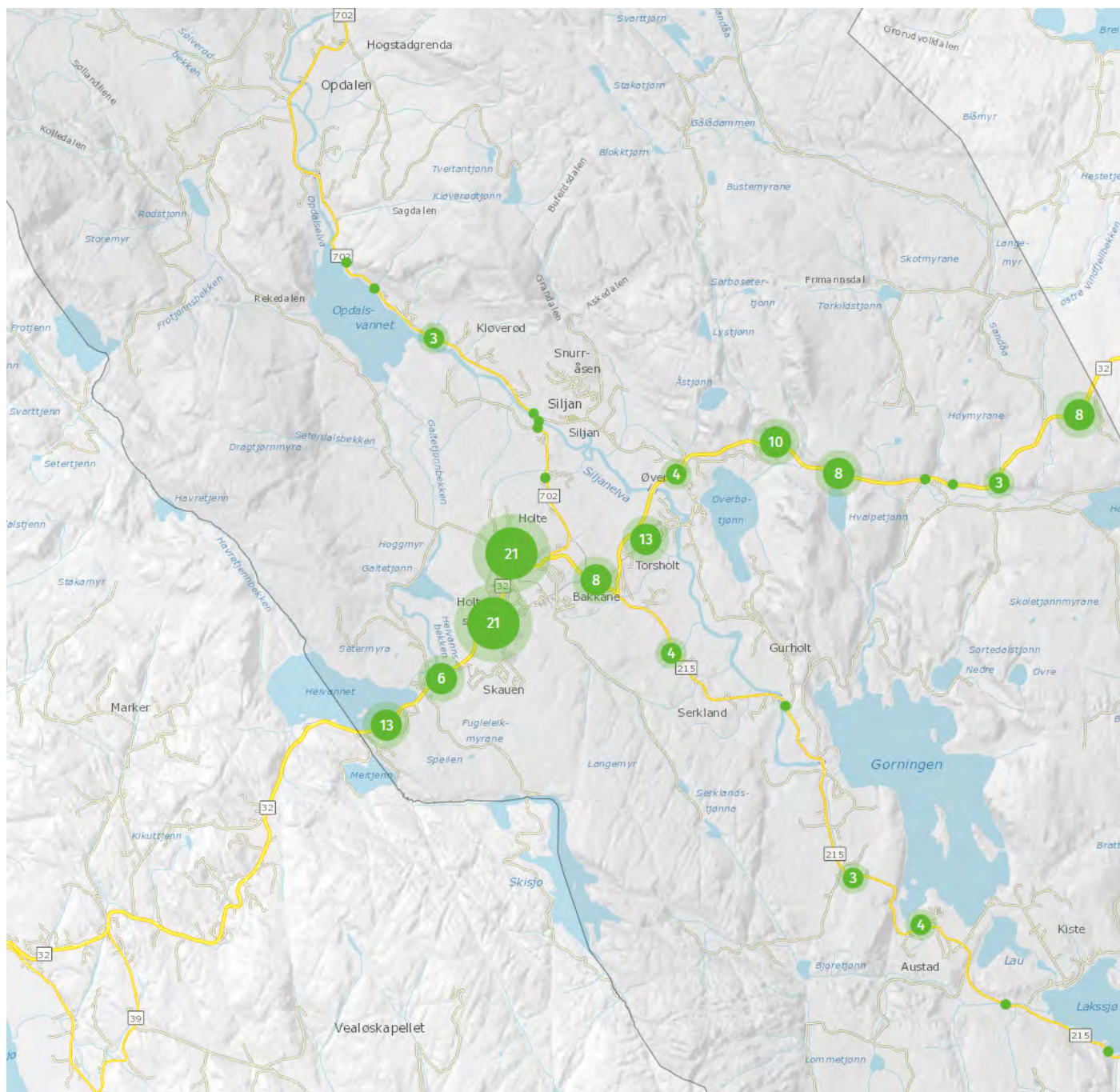


Antall ulykker fordelt på kategori i Siljan kommune 1997-2017



Dataene fra trafikkulykkene i perioden 1997-2017 viser at bilister og motorsyklister er den gruppen som utgjør størsteparten av ulykkene i Siljan. Bilulykker utgjør 75% og MC-ulykker utgjør 20%. De myke trafikanter, fotgjenger og syklister, utgjør til sammen kun 5% av ulykkene. Størsteparten av ulykkene er utforkjøring og møteulykker, og det fleste av ulykken har skjedd på fylkesveiene, hvor FV. 32 utgjør størsteparten.

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



Figur 2. Utdrag av kart fra Statens vegvesen over registrerte trafikkulykker i Siljan kommune. Hentet fra www.vegkart.no den 22.11.2018



3.2 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. 215 og 702 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. Antall dager med registrering er vist nedenfor i tabell 1. Tallet blir sikrere desto flere dager. Der det mangler data blir de beregnet ut fra en valgt kurve for hvordan trafikken normalt vil variere over året for denne type veg. For Vindfjell registreres det ikke trafikk kontinuerlig. Det er et nivå 2 punkt med 4 ukers registrering, her omtrent hvert 2. år. Siste tall fra Vindfjell registreringene er fra 2015.

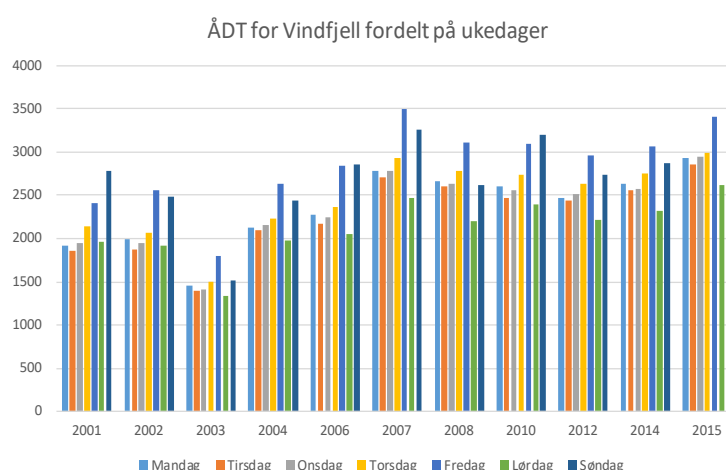
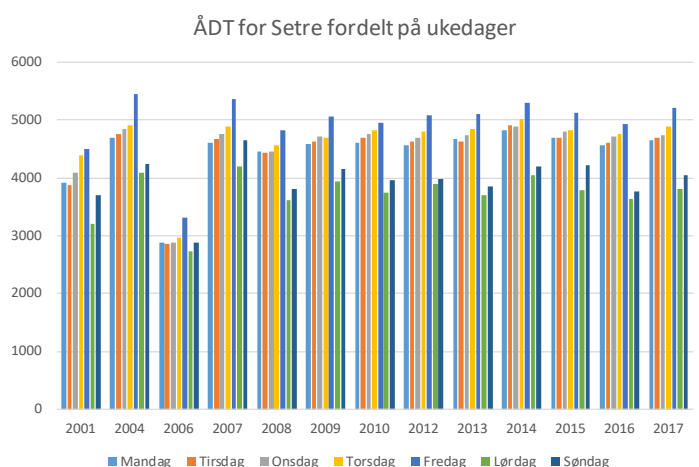
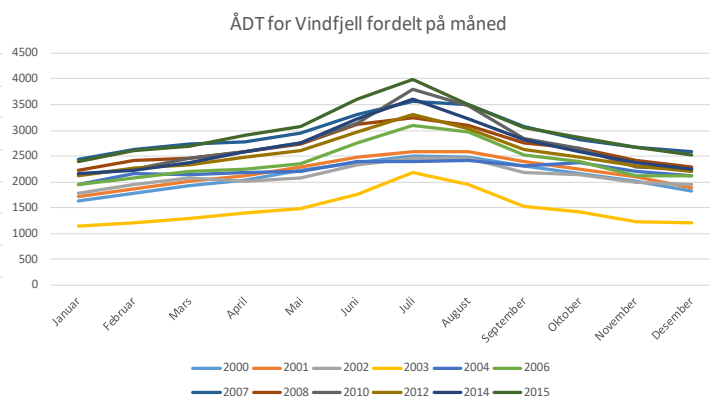
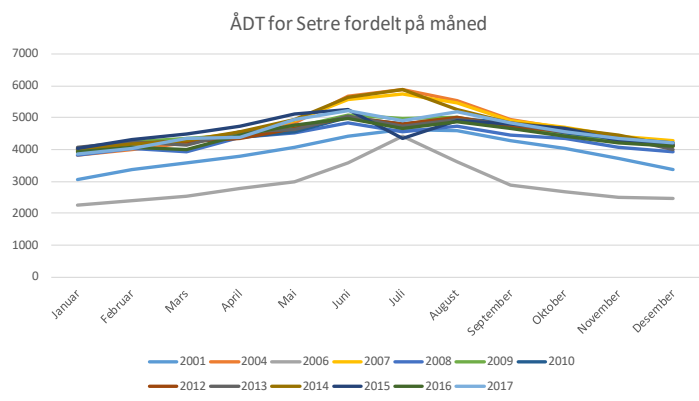
Tabell 1. Antall dager med registrering for ÅDT-punkt Setre og Vindfjell.

Setre			
År	Retning	Antall registrerte dager	ÅDT
2017	Alle	225	4574
2016	Alle	143	4430
2015	Alle	296	4591
2014	Alle	42	4737
2013	Alle	57	4509
2012	Alle	71	4518
2010	Alle	41	4510
2009	Alle	47	4542

Vindfjell			
År	Retning	Antall registrerte dager	ÅDT
2015	Alle	22	2292
2014	Alle	43	2685
2012	Alle	39	2568
2010	Alle	31	2724
2008	Alle	34	2663
2007	Alle	53	2921
2006	Alle	34	2402
2004	Alle	49	2239

Utfordringer i Siljan kommune er i stor grad preget av gjennomgangstrafikk. FV. 32 er 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. ÅDT-punkt for FV. 32 på Vindfjell viser derimot en lav trafikkmengde i ukedagene, men høy trafikkmengde på fredager og søndager. 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.





Statens vegvesen har i 2017 utarbeidet en rapport om risikofylte krysningspunkter langs hovedsykkelnettet i Grenland. Rapporten viser at det finnes to krysningspunkt i forbindelse med kommunale veger i Siljan som er utfordrende. Disse er kryss mellom parallelført GS-veg og sideveg og krysningspunkt på tvers av hovedveg. De to punktene er begge klassifisert som middels risiko og middels prioritert.

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 også et stort behov for belysning langs skolevegene i kommunen.

3.3 TRAFIKKULYKKER OG SAMFUNNSØKONOMISKE KOSTNADER

De ulykkeskostnadene som i dag brukes i blant annet nytte-/ kostnadsanalyser er beregnet av Transportøkonomisk institutt (TØI) og omfatter medisinske kostnader, produksjonsbortfall, materielle kostnader, administrative kostnader og verdsetting av velferdstap ved trafikk-ulykker. Kostnadene ved vegtrafikkskader i 2014-kroner, regnet pr. skadet person, er vist nedenfor. Kostnadstallene for personskader gjelder pr. politirapporterte skadet person. Ved beregning av kostnadene er det tatt utgangspunkt i de politirapporterte ulykkene. Kostnadene er imidlertid justert opp på bakgrunn av underrapportering slik at enhetskostnadene gjelder for alle skader, både de som politi rapporteres og de urapporterte.

Tabell 2. Skadetilfelle med kostnader i 2014-kr.

Skadetilfelle	Kostnader
Drept	35 600 000
Meget alvorlig skadd	26 830 000
Alvorlig skadd	9 520 000
Lettere skadd	720 000



4. MÅL OG STRATEGIER

4.1 MÅLSETTING

For å kunne arbeide videre med å nå målet med nullvisjonen i Norge skal Siljan kommune ha en målsetting for trafikksikkerhetsarbeidet som gjenspeiler dette.

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.

4.2 STRATEGI

I Nasjonal Tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 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:

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



Foto: Dan Riis

5. TILTAK

Tiltakene er i hovedsak basert på trafikk sikker kommune-konseptet, med de føringene og satsningsområdene som ligger her. Tiltakene vil bidra til at Siljan kommune reduserer risikoen for fremtidige ulykker, og fremstår som en trafikk sikker kommune.

5.1 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 bilbelete, sykkelhjelm og reflekser	Barnehagene
Samarbeidstiltak barnehage - hjem	Ansvar
Trafikk sikkerhet 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 årlig prioriteringsliste for trafikk sikkerhetstiltak på fylkesvei og kommunalvei	Samfunnsavdelingen
Kommunen har rutiner for å kvalitetssikre trafikk sikkerheten i forbindelse med anleggsvirksomhet i kommunen i egne HMS-rutiner	HMS-rutine for Samfunnsavdelingen
Kommunen har utarbeidet rutiner for håndtering av innspill på trafikk sikkerhetstiltak 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
Kommunen arrangerer årlig sykkelsjekk for alle (skolene og innbyggerne)	Kultur v/ Samfunnsavdelingen
Kommunen utarbeider årlig en oversikt over trafikkulykker og trafikkskadde i kommunen. Oversikten gjennomgås i kommunens ledergruppe i hele planperioden	Samfunnsavdelingen
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 sykkelhjelmer (innbyggere og ansatte i kommunen)	Administrasjon og samfunnsavdelingen

SILJAN KOMMUNE SOM ARBEIDSGRIVER

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 et årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU)	Administrasjonsavdelingen



5.2 FYSISKE TILTAK

5.2.1 FYLKESVEG 32

Fylkesveg 32 er hoved ferdselsåren gjennom Siljan, og er en viktig kommunikasjonsåre, 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 fra mandag til fredag, med høyest registrering på fredager og søndager (vist i figurene i kapittel 3). Det er tenkelig at dette utgjør en stor grad av pendlertrafikken inn til arbeidsplassene i Grenlandsområdet og til Oslo. Det ÅDT også viser, er en økning i trafikkmengde på sommerhalvåret og lavere trafikkmengde på vinterhalvåret. Dette kan skyldes at Siljan er et ettertraktet turområde for Grenlandsbefolkningen.

Holtesletta

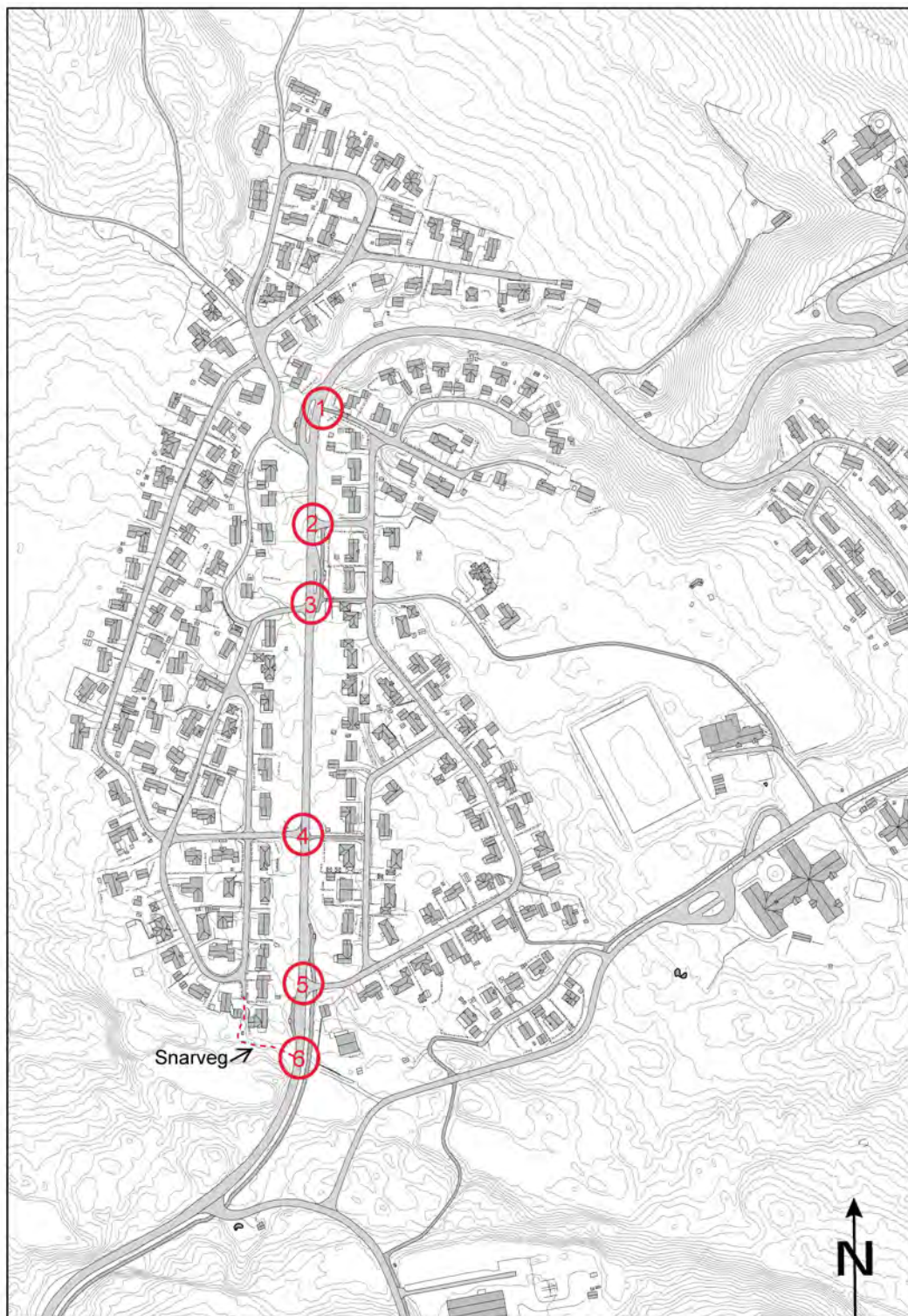
Strekningen er en høyt trafikkert fylkesvei som er omkranset av boligområder. Ved trafikk mot Skien er det problemer med kødannelse etter tunge kjøretøyer fra Siljandalen og opp til Holtesletta. Strekningen blir derfor brukt til forbikjøring. Det foregår mye kryssing av fylkesveien på Holtesletta, både 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. Trafikkkfarlige 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 trafikksikring på Holtesletta og de trafikale problemene fra Holtesletta til Torhaug. 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 trafikkkproblemene på kort sikt.

Kartet i figur 3 under viser seks punkter som er naturlige krysningspunkter og anses som trafikkkfarlige. De 6 punktene anses for å være trafikkkfarlige. Her er det mange kryssninger 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 trafikkkfarlig å ferdes langs fylkesvegen. Kommunen ser på mulighet for opparbeiding av gang- og sykkelveg langs fylkesvegen som et strakstiltak i sammenheng med Bypakke Grenland og Statens vegvesen. Det vil også være aktuelt å søke om aksjon skolevegmidler til dette tiltaket.





Figur 3. Seks krysningspunkt ved Holtesletta som anses å være trafikkfarlige markert med rød ring. Kart i målestokk 1:4000

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 Galtekjennvegen og den nye gs-vegen fra Solvika til Holtesletta oppleves krysningssituasjonen som svært «ulogisk». Det er lagt opp til at krysningen 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 Statens vegvesen som kan være aktuelle for å øke sikkerheten for de som ferdes til fots på strekningen.

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 ferdigstilling 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. Krysset fremstår imidlertid svært mørkt, spesielt på vinterstid, og Siljan kommune mener derfor at det er svært viktig å forlenge strekningen med veglys fra Thorshaug forbi krysset inn til sentrum.

Lardalsveien

Dette er en fylkesveistrekning hvor hastighetsbegrensningen er satt til 60 km/t. Det er ca. 15 husstander som har avkjøring til vegen. Det er et ønske fra beboerne om gatelys og fortau langs fylkesveien. Vegen 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 4 viser området hvor tiltak er ønskelig. Rød strek indikerer strekning med gatebelysning.



Figur 4. Rød strek er strekning med tiltak for belysning langs Lardalsveien, FV. 32. Kart i målestokk 1: 4000



5.2.2 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 ytterlige tiltak for gående og syklende for å ivareta trafikksikkerheten. Hastighetsbegrensning er satt til 50 km/t, og denne vil bli sett på i forbindelse med trafikksikkerhetsarbeidet.

I strategi og plan for myke trafikanter i Grenland utarbeidet av Bystrategi Grenland står Sentrumsveien beskrevet slik:

«Strekning er skoleveg, og den ligger i sentrum/ved institusjoner. Strekningen har gode stigningsforhold i forhold til alternative traseer. Etablering av ensidig fortau og belysning, 750 m. Det er utarbeidet forprosjekttegninger for tiltaket i forbindelse med bypakke-arbeidet med tegningsnummer C002-C003 (se figur 3). Tiltaket er også med i TS-plan for Siljan.»

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.

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. Tiltaket er også med i TS-plan for Siljan. Det bør også vurderes avbøtende tiltak i forhold til stigning her, slik som montering av rekkverk med håndløper. Del av GS-veg utgjør ca. 140 m.»



Figur 5. Hovedvegnettet for myke trafikanter som beskrevet i strategi og plan for myke trafikanter i Grenland utarbeidet av Bystrategi Grenland, og omtalt som tegning C002-C003. Rød strek er lokale ruter, lilla strek er overordna ruter, oransje er snarveier og grønn strek er turveier.



5.2.3 BARNEHAGE- OG SKOLEOMRÅDE

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 har blitt gjennomført flere tiltak ved skolen og barnehagen. Bussen har fått ny oppstillingsplass og det er satt opp rundkjøring som et prioritert tiltak fra forrige plan, men det er fortsatt ett behov for bedre trafikkisikring av området.

Parkeringsplassen for ansatte og besøkende til skolen er ikke godt markert. Det er ingen av- og påstigningssone og det oppstår farlige situasjoner mellom trafikantene ved levering og henting av barn i barnehagen og skolen. Det er kommet inn konkrete innspill fra foreldre i FAU som mener at situasjonen ved skolen ikke er tilfredsstillende. Det vil bli utarbeidet en plan for trafikkisikkerhetsarbeidet på området som helhet.



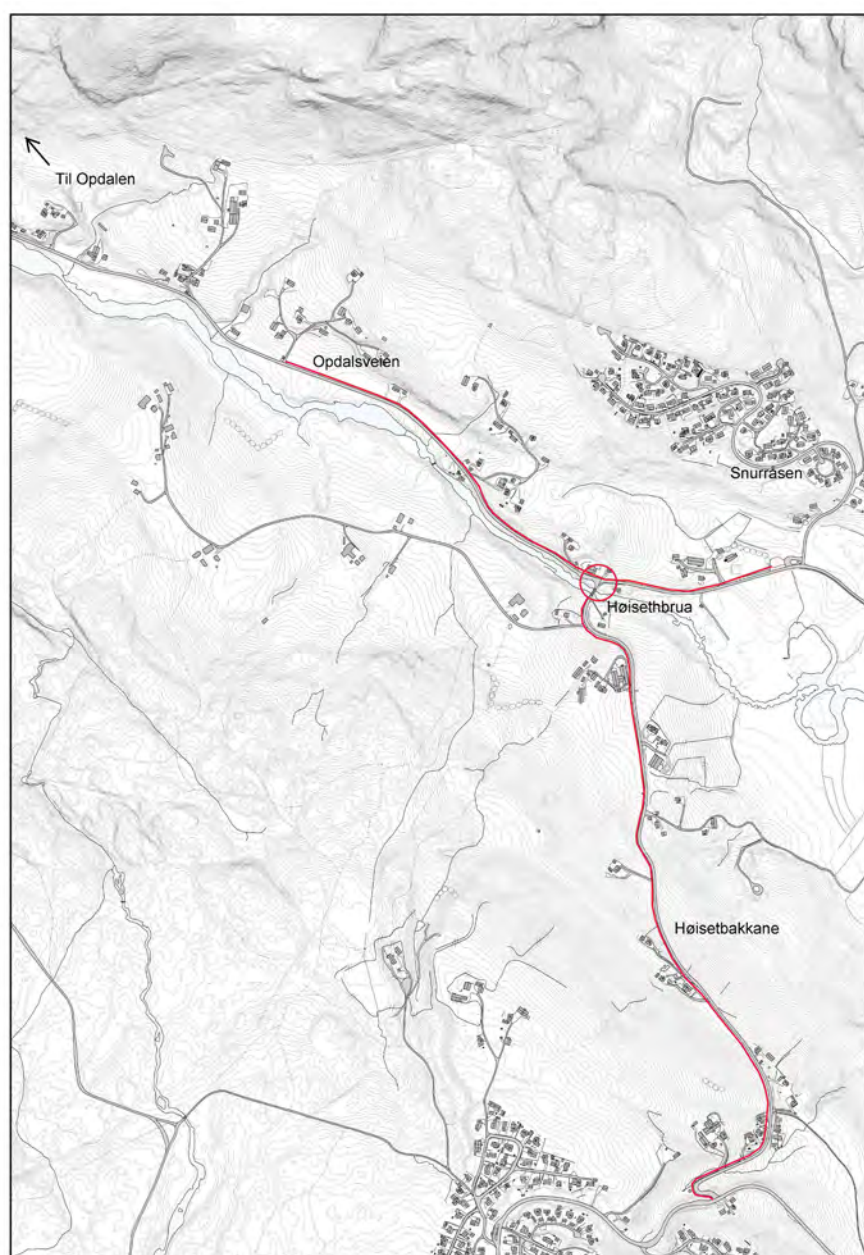
Figur 6. Bilder som viser trafikksituasjonen ved Midtbygda barneskole og Loppedåpan barnehage.

5.2.4 FYLKESVEG 702

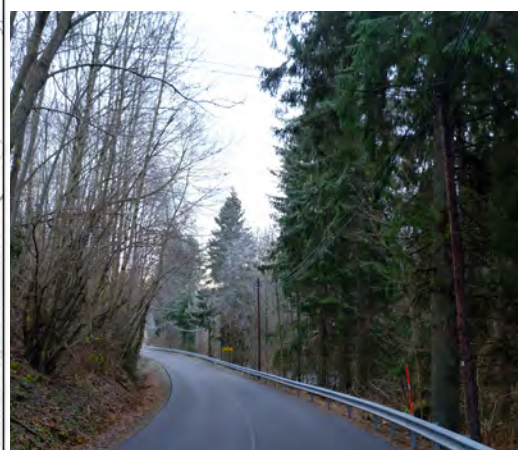
Fylkesvei 702 mot Opdalen via Høisetbakkane har en ÅDT på 800. Veien er smal med noen kurver og det er et behov for å se på beskjæring av vegetasjon for å bedre sikt. Det er ikke satt opp gatelys og kan oppleves som mørk på vinterstid. Ved Høisetbrua er det kryssning mellom kommunal veg og FV 702 over en smal bru, Høisetbrua.

Strekningen langs Høisetbakkane, fra FV 702 til FV 32, er det ønskelig å se på tiltak for gatelys, da dette er skolevei og det har lenge vært et ønske fra FAU for tiltak langs denne strekningen.

Figur 7 viser strekning i rød strek med tiltak for belysning. Rød ring er markert rundt Høisetbrua som kan oppleves som trafikkfarlig.



Høisetbrua



FV 702 mot Siljan sentrum

Figur 7. Opdalsveien, FV. 702 med rød strek. Høisetbrua er markert med rød ring. Mulig tiltak langs strekning inkluderer rydding av vegetasjon og belysning. Kart i målestokk 1:10000

6. ØKONOMI

Trafikksikkerhetstiltakene i denne planen skal innarbeides i økonomiplanen. Samtidig skal tiltak som går over flere år, samt tiltak med oppstart i handlingsplanperioden prioriteres i budsjettet hvert år fra 2018 til og med 2021.

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%.

7. EVALUERING, RULLERING

Avdelingslederne rapporterer årlig på tiltak innenfor eget ansvarsområde, til plankoordinatoren, som så sammenfatter dette og legger fram en samlet rapport til rådmannen.

Rådmannen rapporterer årlig til kommunestyret.



Foto: Canstino



8. HANDLINGSPLAN

8.1 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 tiltak er vist i tabell under.

Prioritert	Hva	Når	Kommentar/Finansiering
1.	Trafikksikring ved Midtbygda skole og Loppedåpan barnehage	2019	
2.	Siljan sentrum gang- og sykkelvegnett og andre trafikksikkerhetstiltak langs Sentrumsveien.	2019-20	
3.	Revisjon av trafikkskiltingen langs kommunale veger i hele kommunen	2019	
4.	Gatelys Snurråsen til Høisetbrua	2020	
5.	Drift og vedlikehold av GS-nettet i kommunen	Årlig	
6.	Gjennomgang av farlige krysninspunkt langs gang- og sykkelvegnettet	2019	Samarbeid med SVV
7.	Utbedring av HC-parkering ved sykehjemmet og kommunehuset	2020	

8.2 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	Når	Merknad
1.	Gang- og sykkelvegforbindelser mellom boligfelt og bussholdeplasser på Holtesletta	2020	SVV og kommunen må se på muligheter her
2.	Utarbeiding av overordna plan for trafikksikring av Holtesletta	2020	Samarbeid mellom SVV og kommunen
3.	Rydding av vegetasjon langs alle offentlige veier i kommunen	Årlig	Forløpende
4.	Belysning på skoleveg Høisetbakkane	2021	
5.	Belysning kryss FV. 32 og Sentrumsveien	2019	
6.	Trafikksikring av bussholdeplass ved Høisetbakkane	2020	Samarbeid mellom SV



VEDLEGG 1. TRAFIKKSIKKER KOMMUNE

KONSEPTET

TRAFIKKSIKKER KOMMUNE

- Systematisk arbeid for et trygt lokalmiljø

Trafikksikkerhetsarbeidet er avhengig av en bred og samlet innsats der flere sektorer er involvert for å forebygge og redusere trafikkuulykker (jfr. St. meld. 16, 2008-2009). Samferdselsdepartementet har pekt på kommunenes ansvar, der kommunalt trafikksikkerhetsarbeid anses som avgjørende for å nå nasjonale mål om reduksjon i antall drepte og hardt skadde.

Kommunen er en viktig aktør i trafikksikkerhetsarbeidet. 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. Gjennom lover og forskrifter har kommunen plikt til å arbeide systematisk med ulykkesforebyggende arbeid i alle sektorer.

Trygg Trafikk har utarbeidet kriterier og sjekklister for en trafikksikker kommune. De fleste fylkeskommuner legger konseptet «Trafikksikker kommune» til grunn når kommunene stimuleres til å arbeide systematisk med trafikksikkerhet. Flere fylker legger allerede i dag disse kriteriene til grunn for en godkjenningsordning, som igjen utløser fylkeskommunale midler. Å bli godkjent betyr ikke at det ikke skjer trafikkuulykker, men godkjenningen er et kvalitetsstempel for godt, målbevisst og helhetlig arbeid med trafikksikkerhet.



KRITERIER FOR KOMMUNEN

- ✓ 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.
- ✓ Kommunen har oppdatert oversikt over trafikkuulykker og trafikkuhell (materiellskader) i kommunen.
- ✓ Kommunen har en trafikksikkerhetsplan som er forankret i fylkets trafikksikkerhetsplan. Planen har rullerings- og rapporteringsrutiner. Planen ivaretar både holdningsbearbeidende/trafikantrattede- og fysisk tiltak.
- ✓ Kommunen har innarbeidet kriteriene / sjekklistene for kommunens sektorer (HR, barnehage, skole, kultur, helse og vei).
- ✓ Kommunen påvirker lag og foreninger til å innarbeide regler for trafikksikkerhet i sin virksomhet.



VEDLEGG 2. SKADESTATISTIKKEN

PERSONER SKADET I TRAFIKKULYKKER I SILJAN
KOMMUNE 1997-2017, FORDELT PÅ ÅR

År	Drepte	Meget alvorlig skadet	Alvorlig skadet	Lettere skadet	Antall ulykker
1997	0	0	1	5	6
1998	0	0	0	6	5
1999	0	0	0	6	4
2000	0	0	1	1	2
2001	0	1	2	8	5
2002	0	0	0	8	5
2003	0	0	1	12	5
2004	0	0	3	13	8
2005	0	0	0	4	3
2006	0	0	0	5	3
2007	0	0	1	10	6
2008	0	0	0	1	1
2009	0	0	0	6	4
2010	0	0	0	10	6
2011	0	0	2	6	7
2012	0	0	0	9	6
2013	0	0	0	6	4
2014	0	0	0	4	4
2015	0	0	0	8	5
2016	0	0	0	0	0
2017	0	1	0	8	6

ULYKKESTYPER I SILJAN 1997-2017

Ulykkestype	Antall ulykker
Møteulykke	27
Påkjøring	13
Utforkjøring	48
Forbikjøring	1
Uhell med dyr	3
Fotgjenger ulykker	2
Annet	4
Sum total	98

ANTALL ULYKKER FORDELT PÅ
VEGNETTET I SILJAN 1997-2017

Vei	Antall ulykker
FV. 32	75
FV. 215	10
FV. 702	9
Kommunal veg	2
Skogsbil veg	1
GS-veg	1
Sum total	98

ANTALL ULYKKER FORDELT PÅ MÅNED I
SILJAN 1997-2017

Måned	Antall ulykker
Januar	10
Februar	1
Mars	5
April	10
Mai	7
Juni	12
Juli	10
August	13
September	9
Oktober	9
November	4
Desember	8

ULYKKER FORDELT PÅ KATEGORI I
SILJAN 1997-2017

Kategori	Antall ulykker
Bilulykke	73
MC-ulykke	20
Sykkelulykke	3
Fotgjenger eller akende involvert	2
Sum total	98



