

Sikkert om det ennå

TRAFIKKSIKRINGSPLAN FOR FORSAND KOMMUNE 2008 - 2011



Foto Rune Søyland

Revidert etter kommunestyrevedtak den 25.11.2008

Rapport

Oppdragsgiver: **Forsand kommune**

Oppdrag: **Trafikksikringsplan 2008 - 2011**

Emne: **Rapport**

Dato: **28.10.2008**

Oppdrag- / Rapportnr. **212744-1**

Utarbeidet av: **Wenche Torvund** Sign.:

Kontrollert av: **Øyvind Å Storm**

Godkjent av: **Jarle Larsen** Sign.:

Kontaktperson hos Oppdragsgiver: **Øyvind Å Storm**

Samandrag:

Oppstart av planarbeidet var annonsert i pressa. Første utkast vart utarbeid på bakgrunn av innspel samt registreringar/vurderingar. Planen ble drøfta i Driftsutvalet i februar 2007, lagt ut til høyring med merknader og justeringar, og med kartutsnitt av dei områda som er omtalt. Nye innspel og merknader er tatt med ved ferdigstilling av planen. Planen blei lagt fram for Driftsutvalet for endeleg godkjenning 13.11.2008, og Kommunestyret vedtok planen 25.11.2008.

Denne planen tek ikkje føre seg vurderingar og tiltak som naturleg høyrer inn under vedlikehald. Tilstandar eller manglar som ein meiner gjeld tryggleik og sikkerheit langs vegane er likevel tatt med, som til døme dårlege føringskantar.

5	25.11.08	Revidert etter kommunestyrevedtak	41	JL/ØS		
4	28.10.08	Oppdatert høring etter ,2. gangs handsaming	41	JL/ØS		
3	03.09.08	Oppdatering med vedlegg og justering tekst	41	JL/ØS	sre	
2	13.04.07	Oppdateringar etter møte 01.02 og reg. frå SKL.	24	WT	sre	
1	19.01.07	Førebels rapport til gjennomsyn	18	WT		
Utg.	Dato	Tekst	Ant.sider	Utarb.av	Kontr.av	Godkj.av

Innhold

1. Innleiing	5
1.1 Bakgrunn	5
1.2 Avgrensing	5
1.3 Vektlegging/prioritering	5
1.4 Definisjonar og forkortingar	5
1.5 Deltakarar i planarbeidet	5
2. Visjon og målsetting	6
2.1 Visjon	6
2.2 Hovudmål	6
2.3 Delmål	6
3. Dagens situasjon	6
3.1 Generelt	6
3.2 Busetting og vegar	7
3.3 Skule og barnehage	8
3.4 Skuleveg	8
3.5 Registrerte ulykker 1996 - 2005	8
3.5.1 Ulykkesutvikling	8
3.6 Kjente problempunkt/-strekningar	8
4. Registreringar og problemanalysar	8
4.1 Ulykker dei siste 10 åra	8
4.1.1 Fordeling på vekedag	8
4.1.2 Fordeling på type veg og fartsgrense	9
4.1.3 Fordeling etter lys- og føreforhold	9
4.1.4 Fordeling etter ulykkestype	9
4.1.5 Registrerte ulykker	10
4.1.6 Kostnad pr. skada/drepen person og pr. ulykke (2001-tall frå TØI og Vegdirektoratet)	10
4.3 Registreringar	10
4.3.1 Riksveg 13	10
4.3.2 Fylkesveg	11
4.3.3 Kommunal veg	12
4.3.4 Privat veg	12
5. Handlingsplan	12
5.1 Opplæring, informasjon og handlingsskapande arbeid	12
5.1.1 Retta mot skuleelevar	12
5.1.2 Retta mot foreldre	13
5.2 Fysiske tiltak	13
5.2.1 Nye tiltak som krev plan/reguleringsplan (t.d. gang- og sykkelveg)	13
5.2.2 Skilting	14
5.2.3 Gatnavn	14
5.2.4 Fartsreduserande tiltak	14

5.2.5	Busshaldeplassar/skuleskyss.....	15
5.2.6	Møteplass.....	15
5.2.7	Fotgjengarkryssing av kjøreveg (gangfelt, undergang).....	15
5.2.8	Belysning.....	15
5.2.9	Siktutbetring.....	16
5.2.10	Universell utforming.....	16
5.3	Kontroll og overvakning.....	16
5.4	Vedlikehald.....	17
5.5	Samanfatning av tiltak.....	18 - 25
6.	Vedlegg kartskisser.....	26 - 40
7.	Referanser.....	44

1. Innleiing

1.1 Bakgrunn

I 2001 vart det utarbeidd ein plan for betring av trafiktryggleiken i Forsand kommune. Den planen er no revidert. Planarbeidet har vorte varsla, og ein del merknader har i den samband kome inn. Desse, samt registreringar/vurderingar, vert lagt til grunn for det vidare arbeidet.

1.2 Avgrensing

Denne planen tek ikkje føre seg analysar/vurderingar/tiltak som naturleg høyrer inn under vedlikehald. Det er kjent at det mellom anna fins ein del dårleg asphalt. Dette bør inngå i ein vedlikehaldsplan. Dårlege eller manglande føringskantar vil likevel bli vist på kartvedlegg.

Eventuelle rasfarlege stader vurderast av fagkyndige i eigen plan.

1.3 Vektlegging/prioritering

Alle kommunale vegar, fylkesvegar og riksvegar er vurderte i denne planen. I tillegg inngår Vindalsvegen (privat veg) i planen. Då det i Forsand kommune er store skilnader på busetting og kjøremønster og –forhold, vil detaljeringsgraden i arbeidet differensierast. Skuleveg og sentrumsområdet vil detaljerast høgast. Bustadområde vil så komme i neste ”kategori”, og til slutt strekkingar utan bustadbygging. I tillegg har det vorte henta inn merknadar frå politikarar og rektor ved skulen, samt innhenta merknader frå befolkning/etatar.

1.4 Definisjonar og forkortingar

- NTP – Nasjonal Transportplan (2006 – 2015)
- ÅDT – (Årsdøgntrafikk) talet på kjøretøy som passerer eit punkt på vegen i løpet av eit år, dividert med 365
- Universell utforming - ein vid tilnærming for å oppnå tilgjenge for personar med redusert moglegheit til å delta. Dette inkluderer òg omsynet til barn, eldre og andre grupper.
- Ulykke – Ulykke med personskaade registrert hos Politiet (på offentleg tilgjengeleg veg). Eineulykke med fotgjengar og syklist (eks. fallulykke eller sykkelvelt) er ikkje med. Det kan vera fleire personskaader i ei ulykke.

1.5 Deltakarar i planarbeidet

Firma/ etat	Namn
Forsand kommune	Jarle Larsen
Forsand kommune	Svein Tveit / Øyvind Å Storm
Forsand kommune	Olav Kjærvoll / Sven Refsnes
Forsand kommune	Steinar Håland
SK Langeland	Svein Kåre Langeland
Multiconsult AS	Wenche Torvund

2. Visjon og målsetting

Ein visjon er noko ein skal ha å strekkja seg etter. Det er ikkje nødvendigvis mogleg å oppnå visjonen, men den skal likevel liggje som grunnlag for planarbeidet. I arbeidet med trafikksikring vert "Nullvisjonen" lagt til grunn. **"Nullvisjonen" er ein visjon om at det ikkje skal førekomme ulykker med drepne eller livsvarig skadde i trafikken.**

I NTP står det: *"Nullvisjonen inneberer at transportmidla og transportsystemet må formast på en slik måte at de fremmer riktig adferd og samtidig beskyttar mot at menneskelige feilhandlingar får fatale konsekvensar. Samtidig må trafikantane påvirkes til ein sikker atferd. Nullvisjonen er ambisiøs og krevjar mye av alle, både trafikantane og de som skal legge forholda til rette for, og følgje opp trafikantane."*

2.1 Visjon

Visjonen for Forsand kommune skal vera at det ikkje skal skje trafikkuulykker i kommunen.

2.2 Hovudmål

Ein varig reduksjon i talet på trafikkuulykker, og å redusera alvorsgraden for dei ulukkene som skjer. I planperioden er målet at talet på ulykker ikkje skal overskrida 10 pr. 10 år, og at ingen skal verta drepne eller varig skadd. Alle typar trafikantar skal kunne ferdast sikkert på våre vegar.

2.3 Delmål

- Få på plass dei mindre/enkle tiltaka (som skilting, oppmerking, siktutbetring o.a.) i løpet av 2008/2011.
- Setja i gong min. eit av dei større tiltaka kvart år etter 2008. Der reguleringsplan er naudsynt, må arbeidet med den startast i 2008/2009. Medan reguleringsplanarbeidet pågår, vel ein å setje i gong tiltak som ikkje krev reguleringsplan.
- Få trafikksikringsarbeid inn på årsplanane til skule/barnehage.
- Få i stand eit årleg arrangement med fokus på trafikktryggleik.
- Trafikksikring skal inn som eit fast tema som skal vurderast i alle arealplanar.
- Det skal leggest til rette for alle trafikantar (inkl. universell utforming)

3. Dagens situasjon

3.1 Generelt

På landsbasis auka talet på omkomne med 8,9 prosent i 2006. Dette tyder på at trafikksikring nok aldri blir et tema der ein kan redusera innsatsen. For Rogaland har talet på drepne gått ned i same periode, mens talet på ulykker og talet på skadde auka.

Forsand kommune er ein forholdsvis liten kommune (ca. 1100 innbyggjarar) utan dei heilt store trafikale problema. Ein har likevel behov for å få utarbeida ein trafikksikringsplan som kan synleggjera dei områda der ein har forbettringspotensiale i forhold til trafikktryggleik.

Det er ein del bedrifter i kommunen som gjer at det er forholdsvis mykje tungtrafikk på hovudvegnettet.

Med bakgrunn i innspel og erfaringsutveksling ser ein at det er særskilt viktig med haldningsskapande arbeide både overfor myke trafikantar og bilistar og dei som driv transport i kommunen.

3.2 Busetting og vegar

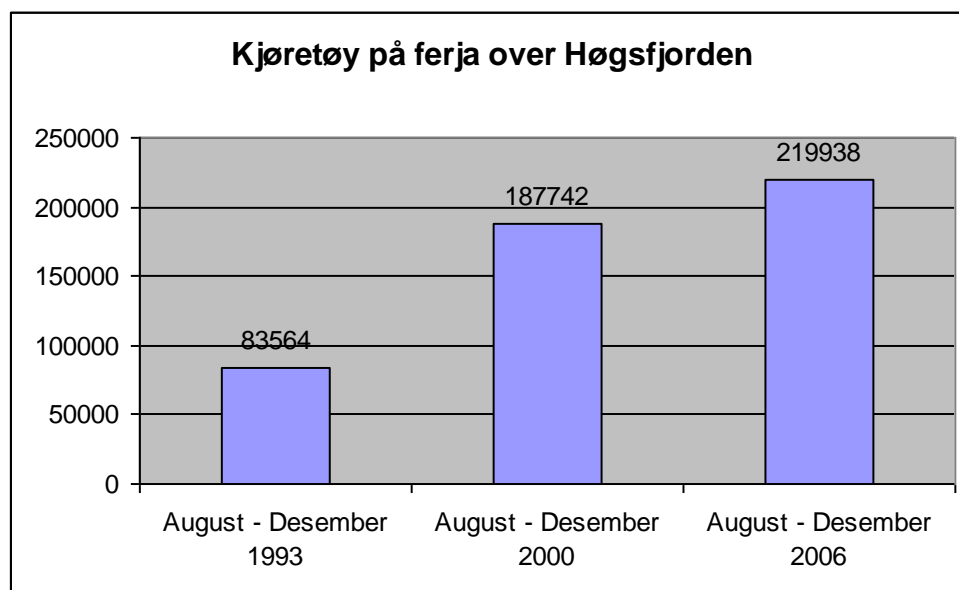
Storparten av bustadane i kommunen er lokaliserte nær kommunesenteret i Forsand. Elles er det spreidd busetting frå Helle og oppover Espedalen. På andre sida av Lysefjorden er det spreidd busetting både langs fjorden og langs Rv 13 frå Oanes til kommunegrensa.

Desse vegane finns i Forsand kommune:

- Rv13: Oanes ferjekai - Botsheia (kommunegrense mot Strand), samt frå Lysefjordsbrua til kryss med Fv 491. Frå Oanes går det ferje over Høgsfjorden til Lauvvik (Sandnes).
- Fv 661: Helmikstøl – Sandvatnet (kommunegrense mot Hjelmeland)
- Fv 491: Forsand ferjekai – Øvre Espedal
- Fv 492: Mæle – Nedre Espedal
- Fv 495: Levik – Bergsvik (kommunegrense mot Strand)
- Fv 496: Kvednavik - Øvre Eiane
- Fv 500: Lysebotn ferjekai – Andersvatn (kommunegrense mot Sirdal)
- Kommunale vegar
- Private vegar (berre Vindalsvegen inngår i denne planen)

Ferje over Høgsfjorden (Oanes – Lauvik):

Trafikken over Høgsfjord har auka kraftig dei siste åra. Dette gjer at trafikkbelastninga spesielt på Rv 13 også har auka.



Figur 1. Antall kjøretøy frakta med ferje Oanes – Lauvik (august til desember)

3.3 Skule og barnehage

Forsand skule

Skulen ligg ved Fv 491. Langs denne vegen er det dels ein-sidig og dels to-sidig gang- og sykkelveg. Vegen mot Rettedal manglar gang- og sykkelveg. Det same gjeld vegen mot Rossavik. Elevane som bur nærare enn 3 km går/syklar til skulen, medan dei som bur lengre borte får skuleskyss.

Barnehage

Forsand barnehage ligg i Bergekrossen næringsområde med tilkomst både frå FV 491 og RV 13. Parkering og plass for levering og henting ligg inne i næringsområdet.

Skuleveg

Elevane som går/syklar til Forsand skule kjem frå områder nær Forsand sentrum og går langs Rv 13 og Fv 495. Nokre elevar kjem frå Rettedalsområdet og går langs kommunal veg. Resten av skuleelevane får skuleskyss.

3.4 Registrerte ulykker 1996 - 2005

De siste 10 årene er det registrert 14 ulykker med personskader i Forsand kommune. I desse ulykkene er ein drepen, to alvorleg skadd og 16 lettare skadd.

3.4.1 Ulykkesutvikling

Dei siste 10 åra har det kvar år vore 1 – 3 ulykker med personskader. Det kan ikkje trekkjast nokon konklusjon om trend i utviklinga dei seinare åra. Det er heller ikkje nokon trend for når på døgnet ulykkene skjer, føreforhold, ulykkestype eller anna, som peikar seg ut som særskild viktige føresetnader for at ulykka har skjedd.

3.5 Kjente problempunkt/-strekningar

Det er ingen enkeltstrekning eller -punkt som utpeikar seg som særskild ulykkesutsatt, men det er fleire strekningar og punkt som vert påpeikt som moglege problempunkt/-strekning. Sjå kapittel 4.3.

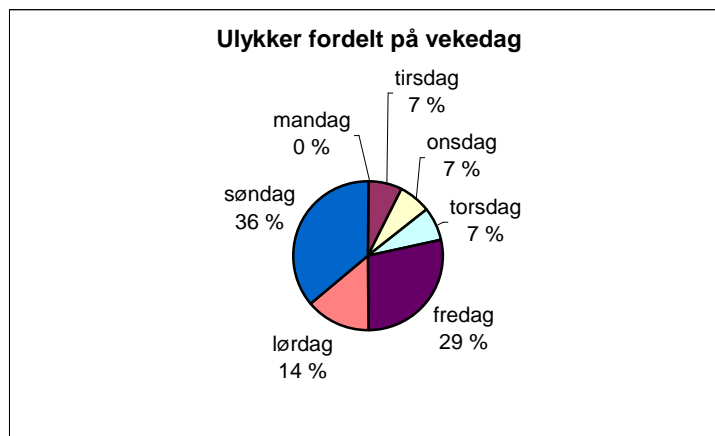
4. Registreringar og problemanalysar

Statistikk over ulykker som er registrert hos Politiet/Statens vegvesen er lagt til grunn for dette kapittelet. Det vil alltid vera ein viss underrapportering av ulykker. Ulykker utan alvorlege konsekvensar (personskader/store materielle skader som det vert kravd forsikringspengar for), eller der berre ein part er involvert blir ofte ikkje innrapportert.

4.1 Ulykker dei siste 10 åra

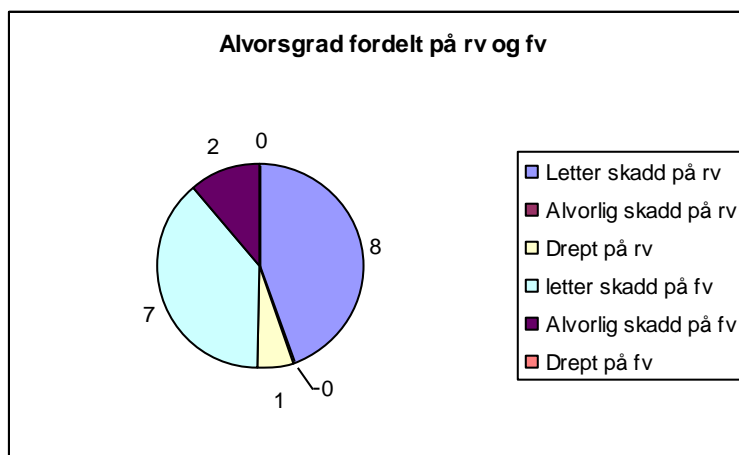
4.1.1 Fordeling på vekedag

Fordelt over veka viser statistikken at det er større sannsynleg at ulykke hender i helgene – 65% av dei registrerte ulykkene skjedde mellom fredag (etter kl. 15.00) og søndag. Ulykkene med alvorleg skadd/drepen skjedde òg i helga. Av ulykkene på Rv 13 skjedde 5 av 6 i helg. Forsand kommune er ein kommune med mykje fritidsbustader og turterreng. At helgene utpeikar seg så tydeleg har sannsynlegvis samanheng med dette.



4.1.2 Fordeling på type veg og fartsgrense

Dei fleste ulykkene skjer på riks- (43%) eller fylkesveg (50%).



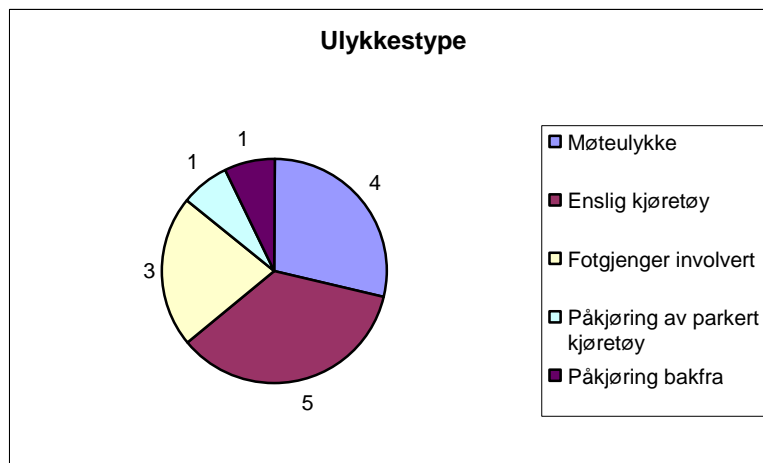
Nær 80% av ulykkene skjedde i 80-sone.

4.1.3 Fordeling etter lys- og føreforhold

Ulykkene skjedde for det aller meste i god sikt og dagslys, med varierende føreforhold (tørr/våt/glatt vegbane).

4.1.4 Fordeling etter ulykkestype

Det er ingen ulykkestype eller stad som utpeikar seg. Det har skjedd to ”møting i kurve”-ulykker i svingen ved Rossavika på Fylkesveg 491. Ei av dei fjorten ulykkene var fotgjengarulykke. (Ulykker som involverer fotgjengar og/eller syklist, men ikkje kjøretøy, vert ofte ikkje rapportert).



4.1.5 Registrerte ulykker

Ulykkene dei siste 10 åra fordeler seg slik:

Rv 13:	6 ulykker (til saman 8 skadd og 1 drepen)
Fv 661:	2 ulykker (til saman 3 skadd)
Fv 491:	2 ulykker (til saman 2 skadd)
Fv 496:	1 ulykke (1 skadd)
Fv 495:	1 ulykke (1 skadd)
Fv 500:	1 ulykke (2 skadd)
Kv:	1 ulykke (1 skadd)

4.1.6 Kostnad pr. skada/drepen person og pr. ulykke (2001-tall frå TØI og Vegdirektoratet)

Ein drepen	20.770.000 kr.
Ein svært alvorleg skade	14.230.000 kr.
Ein alvorleg skade	4.690.000 kr.
Ein lettare skade	630.000 kr.
Berre materiell skade	18.800 kr.

Tallene inneheld realøkonomiske kostnadar, samt velferdstap.

4.2 Registreringar

4.2.1 Riksveg 13

Per i dag er der 9,9 km med riksveg i Forsand kommune. Over Lysefjordbrua og frå Bergekleiva til Bergekrossen er det ca. 1 km ein-sidig gang- og sykkelveg.

Punkt/strekning som skal/bør utbetrast:

- Ferjekai – oppstilling/forbikjøring/billettbu/kiosk
- Kryss til Høllesli – dårleg .
- Utsiktspunkt ved Høllesli – bilar parkerer langs vegen
- Stemtjødnå - bilar parkerer langs vegen (spesielt når det er is på tjernet)
- Tunnelar – motlys
- Kryss med FV 491 – vanskeleg å skjønna trafikkbiletet for skulebarn

- Strekning ferjekai – bru: dårleg lysforhold, manglande gang- og sykkelvei, høg fart.

4.2.2 Fylkesveg

Per i dag er der 68,2 km med fylkesveg i Forsand kommune.

Fv 491 Forsand ferjekai – Øvre Espedal:

Frå Forsand sentrum til kryss med RV 13 er det tofelts veg med einssidig fortau (dei siste 60-70 m er det gang- og sykkelveg). Vidare frå RV 13 til skulen er det einssidig gang- og sykkelveg på nordsida av vegen. På sørsida er del lagt til rette for riding langs vegen. Ridentien fortsetter vidare aust/sørover til Rossavik bru, medan gang- og sykkelvegen stoppar ved skulen.

Viss tunnel frå Frafjord til Espedal kommer, vil trafikken frå Nedre Espedal til Forsand/Rv13 og vidare nord/vestover auke kraftig. Ei må da sjå nærare på kva tiltak som er naudsynte på strekninga.

Punkt/strekning som skal/bør utbetrast:

- Forsand sentrum – ferjekøordning, avkjørsel til Forsandheimen
- Kryss med ”Kyrkevegen” – utflytande kryss, sikt.
- Kommunehuset utkjørsel, dårleg sikt.
- Strekninga frå Fossanmoen til Rossavika – glatt på vinterstid, manglande lys og gang- og sykkelveg
- Rossavika – smal veg, svært smal bru
- Strekninga frå Helle til Øvre Espedal – glatt på vinterstid
- Langs Espedalsvatnet – rasfare (Statens vegvesen har gjort utbetring og følgjer opp dette).
- Helle sentrum – smal veg med høg fortauskant

Fv 492 Mæle - Nedre Espedal:

Smal tofeltsveg utan ekstra tilbod til gåande og syklande.

Fv 495 Levik – Bergsvik (kommunegrense mot Strand):

Tofeltsveg utan ekstra tilbod til gåande og syklande.

Punkt/strekning som skal/bør utbetrast:

- Skeivika – smalt, dårleg sikt, bratt skråning, manglande føringskant
- Leirangsvågen – Gårdstun - eit bygg (tidligere forretning) står heilt inntil vegen, sandfang utanfor vegen ligg for lavt
- Bergsvika – Låve bru som endar rett ut i vegen
- Toppen av Leviksbakken- smal og uoversikteleg veg

Fv 496 Kvednavik – Øvre Eiane:

1 – 2 felts veg med varierende bredde frå 3 til 5 m.

Fv 500 Lysebotn ferjekai - Andersvatnet (fylkesgrensa mot Vest Agder):

Vegen er i god stand. Etter førre trafikksikringsplan har det vorte montert lys i tunnelen opp frå Lysebotn. Autovern manglar fleire steder

4.2.3 Kommunal veg

Per i dag er det 36 km kommunal veg i Forsand kommune.

Punkt/strekning som skal/bør utbetrast:

Haukalivegen:

Gang- og sykkelveg frå krysset Rittedal/Oaland/Haukali .

Rapport ang. rasfare og rassikring: Vegen langs Haukalivatnet i Forsand kommune har vært utsett for steinsprang med jamne mellomrom. Enkelte tilfeller av større nedfall av rasmassar frå bratte fjellsider har også førekome. Vegen er smal, jamt over med ein vegbredde på ca. 3 m. Vegen er trafikkert av skolebuss. Multiconsult AS har på oppdrag frå Forsand kommune føretatt ein rasfarekartlegging og ein rasfarevurdering av området etterfylgt av forslag til sikringstiltak med ein kostnadskalkyle. Heile rapporten kan bestillast hjå servicetorget (ikkje vedlagt her).

Ryggjaskaret – Bergevik:

Sikrast med fartsgrense og vurderast fartsdempende tiltak

Avkjørsel frå Øvre Gjøsa mot kirkeveg:

Uoversiktlig kryss.

4.2.4 Privat veg

Vindalsvegen:

Ca. 3 m brei veg som vert vedlikehalt av kommunen

Manglande autovern på strekningar. Manglande rekkverk på bruer er utbeta i 2008.

5. Handlingsplan

I dette kapittelet vert alle tiltak som er aktuelle omtala. Til slutt i kapittelet er tiltaka, både fysiske og ikkje-fysiske, systematisert i ein tabell. I tillegg til tabellen er det ei kartskisse (vedlegg 2) som viser lokalisering av dei fysiske tiltaka

5.1 Opplæring, informasjon og handlingsskapande arbeid

Målet med informasjon, opplæring og haldningsskapande arbeid er å endra folk sine haldningar, og der gjennom deira åtfærd, slik at trafikken blir sikrere og ulykkestala går ned.

5.1.1 Retta mot skuleelevar

Skuleelevane er gåande, syklende eller passasjerar, og framtidens sjåførar, Det er særskilt viktig å leggja eit godt grunnlag for dagens og framtidig åtfærd ved å gje elevane ei grundig opplæring.

Elevar må dagleg forholde seg til mykje ny informasjon. Det kan difor løna seg å samla seg om nokre få, men verknadsfulle holdningsendrande kampanjar.

Tiltak:

Fortsette trafikkopplæring som ein integrert del av undervisninga i grunnskulen.

Refleks-kampanje

Trafikalt grunnkurs

Drøftingsmøte med elevane der ein snakkar om problemområde og korleis ein skal te seg i desse.

5.1.2 Retta mot foreldre

Foreldre er ein av dei aller viktigaste førebileta for barna, og det må setjast inn tiltak for å gjera dei oppmerksame på kor viktig det er at dei går føre med eit godt eksempel. Det er ikkje uvanleg at dei som gjer skulevegen farleg for barn, er foreldra til desse barna.

Retta mot transportnæringa

Inviterer til kontaktmøtar på skule og med representantar for myke trafikantar. Innskjerpa krav til gode haldningar og oppmode til varsemd og låg fart. Legge til rette for tovegs kommunikasjon for å sette lys på moglege problemområde.

5.2 Fysiske tiltak

Tiltaka i handlingsplanen er delt inn i kortsikte og langsiktige tiltak.. Rådmannen vil leggja frem tiltaksplan med prioritering, ansvar og kostnadsestimat for kommunestyret.

5.2.1 Nye tiltak som krev plan/reguleringsplan (t.d. gang- og sykkelveggar)

Sentrum

For strekninga frå Handelslaget til forbi Joker-butikken bør det lagast ein gatebruksplan der ein nyttar eksisterande areal (og ev. utvidar om mogleg/ynskjeleg) på ein slik måte at sentrum framstår som eit estetisk fint, ryddig og "lettlest" område, der dei mjuke trafikkantane har prioritet og der trafikktryggleiken for desse er ivaretatt. Framkommelegheit for kjøretøy må ivaretaast, men ikkje prioriterast høgt. Belegg, fortauskant, beplantning, fartshumpar og anna kan brukast som virkemiddel.

Dersom ein vel å ha fortau, må dette lagast med avvisande fortauskant, og supplerast strekninga med møteplassar. Men ein kan og vurdera å blanda trafikantgruppene på strekninga dersom ein reduserer farten til 30 km/t, ved hjelp av både skilting og fartsreducerande tiltak. Iht. SINTEF-rapport "STF22 A99556 Registrering av barns adferd på skolevei" har man funnet ut at: *"Vei med blandet trafikk (lav trafikk) i 30-sone synes å fungere fint. Barna ser ut til å bevege seg relativt fritt. De tilpasser sin plassering i stor grad til trafikkforholda, samtidig som bilstene stort sett synes å kjøre på barnas premisser."*



Strekning frå Rettedal til Forsand skule

Frå innkjøringa til Grøndal og sør til skulen bør det regulerast inn 3,0m brei gang- og sykkelveg med 1 – 3 meter brei rabatt. Gang- og sykkelvegen må ligge på same sida av vegen på heile strekninga. Når ein planlegg ny gang- og sykkelveg er det naturleg å også vurdere belysning langs traseen.

Utbetringar av eksisterande veganlegg

I sentrum i Forsand kommune har ein fleire stader laga ”fortau” utan avvisande kantstein. Dette er gjort for at bilar skal kunna møtast på smal veg ved å ta i bruk fortauet. Dette er svært uheldig då ein ikkje oppnår den sikringa av fotgjengarar (og ev. syklistar) som oppheld seg på fortauet, som ein vanlegvis forventar på fortau. Her bør ein byggja fartsdemparar som på ein tydeleg måte signalsiserar at ein kjøre inn i sone som krev særlig aktsomheit. Fartsgrensa bør være 30 km/t.



5.2.2 Skilting

40 – sone frå Handelslaget til Bergevik og vidare til Ryggjaskaret, samt for Kyrkjevegen.(Vedtak KS-098/08)

30- sone og vikepliktskilt på Rettedal bustadfelt.(Vedtak KS-098/08)

50 – sone frå Rettedal (v/ frå innkjøring til Grøndal) til skulen

60 - sone frå Landal til Fossanmoen Islandshestsenter (Heimdal)

50 – sone i Leviksbakken

”Barn leker” ved innkjøring til Fossanhagen

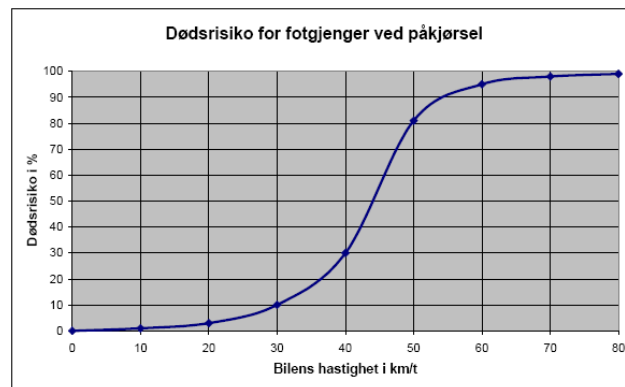
Skilt ”Fergekø” ved Levik

5.2.3 Gatenavn

Det bør setjast i gang et prosjekt for å få satt namn på gater/vegar i kommunen, samt husnummer. Dette vil gjera det enklare for folk å finna fram. Dette er spesielt viktig for utrykkingskjøretøy.

5.2.4 Fartsreducerande tiltak

Utdrag frå Statens vegvesens håndbok 072 – Fartsdempede tiltak. ”Hensikten med fartsdempende tiltak er i første rekke å betre trafikksikkerhet og trivsel, og da særlig for gående og syklende i tettbygde områder. Erfaring har vist at skilting av fartsgrenser ofte ikke har tilstrekkelig virkning. Ytterligere fartsdempende tiltak tar sikte på å sikre at den fastsatte fartsgrensen overholdes.”



Figur 5. Sammenhengen mellom fart og dødsrisiko ved påkjørsel av fotgjenger
(Kilde: Statens vegvesens håndbok 072 Fartsdempende tiltak)

Det finnes mange forskjellige former for fartsreducerende tiltak (humpar, dumpar, innsnevring av veg, innsnevring av kryss, sideforskyving, rundkjøring, miljøgate, gatetun, rumlefelt). I Forsand sentrum kan ein kombinasjon av fleire tiltak vurderast. Elles er det humpar ("vanlege" eller fartsputer for buss) som vil vera mest aktuelt. Humpar har vist seg å vera effektive samtidig som det er relativt billeg. Humpar er også mest effektivt for å fjerna dei største fartsgrenseoverskridingane.

Fartsreducerende tiltak er aktuelt i fartsgranse 30 – 50 km/t.

5.2.5 Busshaldeplassar/skuleskyss

Busshaldeplassane ved Bergekleiva og ved avkjørsel til Mælshammaren har uheldig plassering . Ved Bergekleiva er dette løyst ved at borna stig av bussen ved Ryggjaskaret.

Ved Mælshammaren utvisar bussjåføren særleg aktsemd når dei tar om bord borna, då desse må kryssa vegen for å kome frå venteskur til bussen.

5.2.6 Møteplass

Ein del stader i/nær Forsand sentrum er det opparbeida "fortau" med ikkje-avvisande kantstein for at bilar skal kunna møtast på dei smale vegane. Desse stadane må det vurderast om kantsteinen skal gjerast avvisande og at ein i staden opparbeider møteplassar for bilane. Tiltaka vil krevja reguleringsplan.

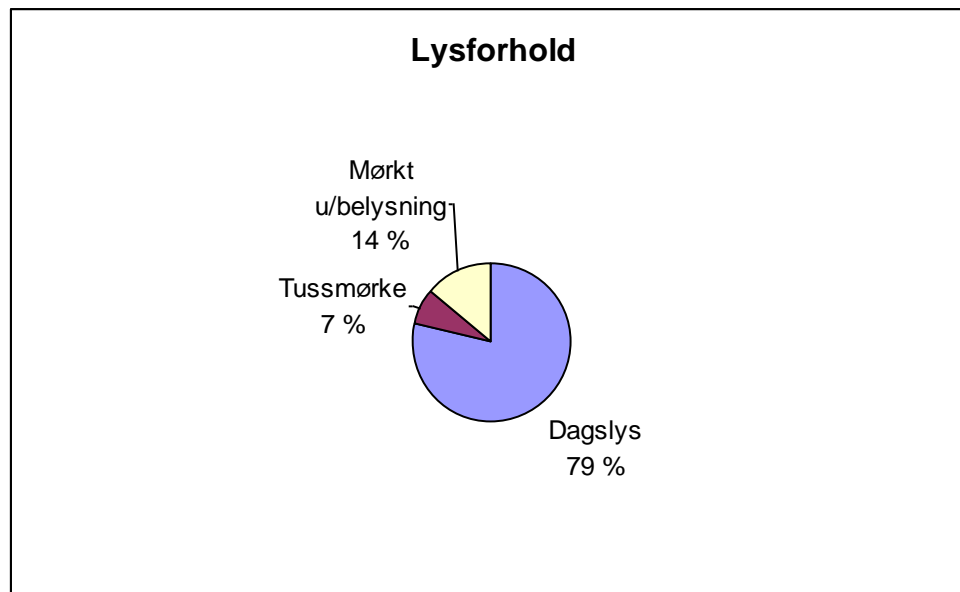
Nokre av vegane i kommunen er og særsmale og uoversiktleg. Her trengs det opparbeidast møteplassar.

5.2.7 Fotgjengarkryssing av kjøreveg (gangfelt, undergang)

Kryss Rv 13 – Fv 491 er eit viktig kryssingspunkt for gåande og syklande. Universell utforming av kryssing fylkevei 491 mot Myrå skal vurderast. På Rv 13 ved Lysefjord Hyttegrend bør det etablerast gangbru.

5.2.8 Belysning

79% av ulykkene dei siste 10 åra har skjedd i dagslys. Dei av ulykkene som skjedd i mørke/tussmørke skjedd på Rv 13. Det må vurderast gatelys frå ferjekaien på Oanes, til Lysefjordbrua, og langs fv 491 frå Fossanmoen til Rossavika.



5.2.9 Siktutbetring

Fri sikt skal sikrast iht. Statens vegvesens håndbok 017. Statens vegvesen tar ansvar for kryss og større avkjørslar (meir enn x bustader) langs riks- og fylkesveg. Kommunen likeeins langs kommunale vegar. I private avkjørslar syter grunneigar for at firsikten blir ivaretatt. I "Lov 1963-06-21 nr 23: Veglov" §43 heiter det mellom anna: " Er vedlikehaldet ikkje forsvarleg, kan det, så langt det blir funne naudsynlig, gjerast på den ansvarlige sin kostnad".

Hindringar i frisktsonane skal maks. vera 0,50m høge.

Rv 13 – kryss mot Habn: her bør friskta utbetrast.

Kryss Fv 491 – kommunal veg ved kommuneadministrasjonen: her bør friskta utbetrast mot vest.

Kryss Oaland/Haukali/Rettedal

Kryss Øvre Gjøsa – kirkevegen

5.2.10 Universell utforming

For alle nye tiltak som skal opparbeidast iht. denne planen skal ein ta omsyn til at dei skal fungera for alle. I planlegging og opparbeiding av fortau, gang- og sykkelveg, busshaldeplassar, undergangar mv. skal det i samarbeid med Statens vegvesen (dersom rv/fv) leggjast slik til rette at rullestolbrukarar, blind og svaksynte mv. enkelt kan ta seg fram.

5.3 Kontroll og overvakning

I samarbeid med Politiet og Statens vegvesen kan kommunen vurdere om det bør føretakast fartskontroll/-måling, promillekontroll, bilbeltekontroll e.l. Særleg Rv13 bør då vurderast.

5.4 Vedlikehald

Plan for vedlikehald inngår ikkje i trafikksikringsplanen, men dei viktigaste tiltaka nemnes kort her, då dei kan ha stor innverknad på trafikktryggleiken.

- Dårlege/lave føringskantar må utbetrast
- Strøing/måking på vinterstid
- Soping av laus sand på våren, samt soping av sand som fell av sandbilane. Sand er spesielt problematisk for syklistar og motorsyklistar.
- Tiltak for å minske sandsøl frå sandbilane.
- Dårlig dekke må utbetrast, spesielt på gang- og sykkelveger
- Fjerning av hindringar høgare enn 0,5 m (planter o.a.) i siktsoner
- Sikring av bruer med riktig rekkverk

5.5 Samanfating av tiltak K: 1-2 år. L: 2-4. Revider prioriteringar hvert år

Kort/lang sikt (K/L)	Lokalisering (nr.)	Problem	Tiltak	Kommentar	Ansvar	Status (Fylles ut etter kvart)
Riksveg 13						
K	Oanes ferjekai (Rv 13 - 1)	Kiosk ligger på feil side av vegen i forhold til ferjekøen. Manglar oppstillingsplass for bilar som køyrer av ferja og skal vente/ta med nokon. Fare for påkjørsel ved billettuka	Flytte kiosk til motsatt side av vegen Lage ventelomme	Det bør lagast ein heilskapleg plan for området Det vert laga ny reguleringsplan for området	Vegvesen/ kommune Vegvesen	
K	Kryss Levik (Rv 13 - 2)	Fare for påkøyning bakfrå	Venstresvingefelt	Det vert laga ny reguleringsplan for området	Vegvesen	
K	Avkjørsel ved Hyttegrend (Rv 13 - 3)		Utbetring av avkjørsel. Gangbru over Rv 13	Det vert laga ny reguleringsplan for området	Vegvesen	
K	Strekning Oanes – Lysefjordbrua (Rv 13 - 4)	Enkelte bilar som køyrer av ferja set raskt opp farten for å komme lengst mogleg fram i køen. Mørkt og utrygt for gåande og syklende.	Gang- og sykkelveg og belysning	Det vert laga ny reguleringsplan for området og Vegvesenet besta med gang/sykkelsti i planen	Vegvesen	60 km/t sone er skilta fram til kryss
L	Tunnelane (Rv 13 - 6)	Mørkt og siktproblem (motlys)	Kvitmaling av nedre halvdel av tunnelveggen		Vegvesen	

Kort/lang sikt (K/L)	Lokalisering (nr.)	Problem	Tiltak	Kommentar	Ansvar	Status (Fylles ut etter kvart)
K	Tunnelane	Dårleg avslutning av gang/sykelsti	Heve terreng og forsette g/sykelsti frem til Kvednavik		Vegvesen	
K	Bergekrossen	Gang/sykelsti krysser riksveg 13	Vurdere opphøgd gangfelt		Vegvesen	
L	Avkjøring /utsiktspunkt Høllesli (Rv 13 - 8)	Siktproblem ved avkjøring. Manglande tilrettelegging (inkl. parkering) for turistar som vil stansa for å sjå på utsikten	Skoging Det må lagast eit utsiktspunkt som tek omsyn til trafikktryggleiken ved at det er plassert der turistar ynskjer å stoppa, med tilstrekkeleg med P-plassar og der det ikkje er naudsynt å kryssa vegen.	Det bør lagast ein heilhetleg plan for området. Planen må sjåast i samanheng med plan for Nasjonal turistveg.	Vegvesen	Nasjonal turistveg har lagt vekk plan om utsiktspunkt
L	Stemtjødnå (Rv 13 - 9)	Mange bilar parkerer langs vegen (spesielt når det er is på tjørnet).	Det må tilretteleggast parkeringsplassar på same side av vegen som Stemtjødnå. Det må leggast til rette for trygg gangpassasje frå parkeringsplassen til tjørnet.		Vegvesen	Det er laga ny reg.plan her .
Fylkesveg 496						

Kort/lang sikt (K/L)	Lokalisering (nr.)	Problem	Tiltak	Kommentar	Ansvar	Status (Fylles ut etter kvart)
K	Til Eiane	Låge føringskant/arautovern Rasfarlig strekning	Utbeta føringskantane Overvakast.		Vegvesen	
K		Lastabotn, nedkjørsel .Oppkomme	Drøfte med Vegvesen		Vegvesen	
K		Lastabotn/Vika høg asfaltkant, dårleg sikt	Fylle i grøft, kviste trær	Vegvesenet er varsla	Vegvesen	
Fylkesveg 495						
L	Ca. 25 m nord for kyss med kommunal veg (Bergsvik) (Fv 495 – 1)	Låvebru endar rett ut i vegen	Flytta/endra låvebrua. Stengsel	(Ca. ved koordinat y=–2550/x=107190)	Vegvesen	
K	Nord for Skeivika (Fv 495 – 2)	Gardstun.	Utbeta utkjøring til Fv 495, frå tidl. forretning. Heve sandfang.		Vegvesen	
K	(Fv 495 – 3)	Uoversiktleg, smalt, manglande føringskant og farleg skråning	Utbetring av sikt. Sikring av skråning. Føringskant.	Krev reguleringsplan	Vegvesen	
K	Toppen av Leviksbakken	Uoversiktleg, smal vegbane	Utvide vegbane		Vegvesen	
Fylkesveg 491						

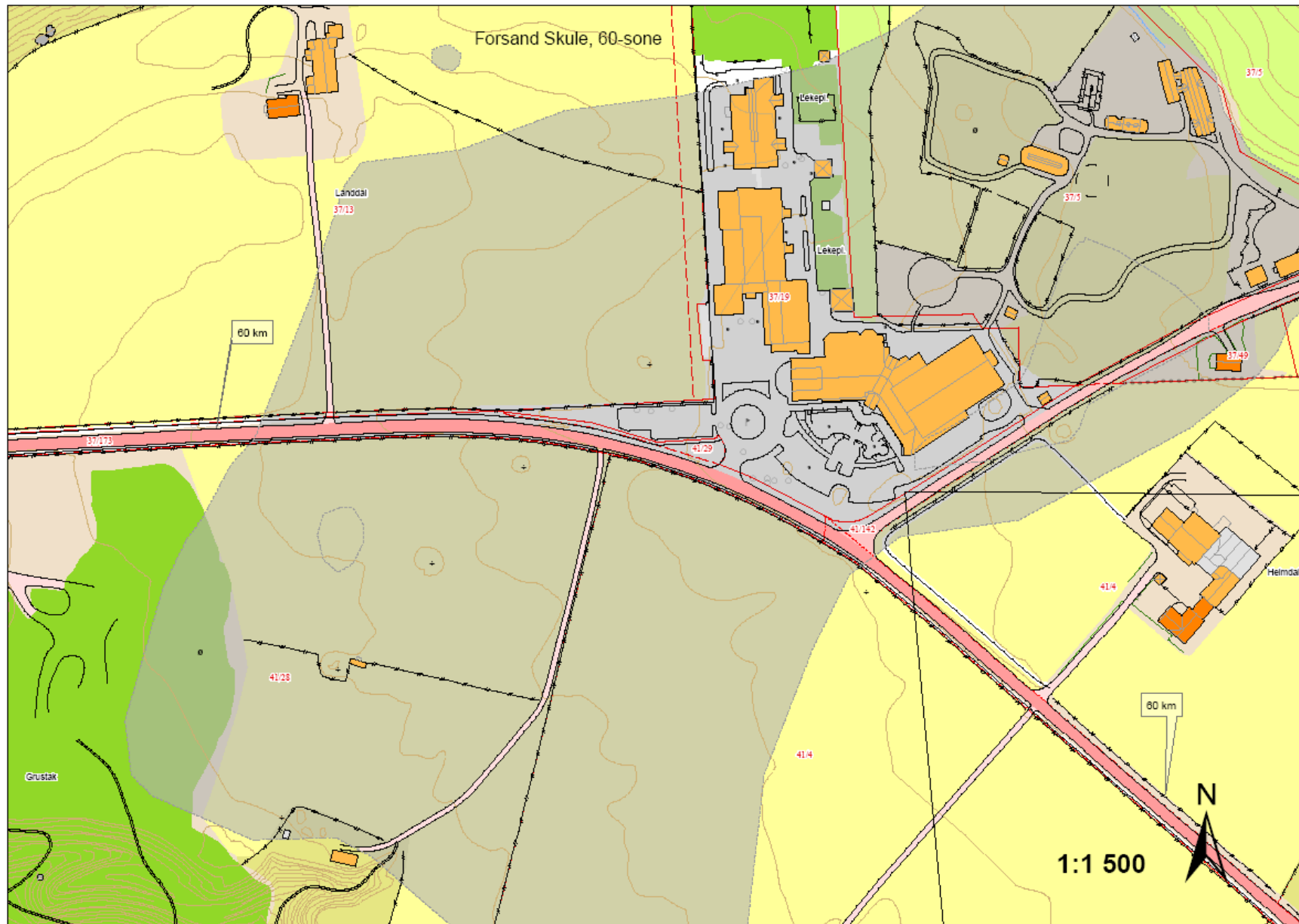
Kort/lang sikt (K/L)	Lokalisering (nr.)	Problem	Tiltak	Kommentar	Ansvar	Status (Fylles ut etter kvart)
K	(Fv 491 – 2)	Plassering av ridesti mellom vegen og gjerdet, gjer at når hestane vert skremde kan dei springe ut på vegen.	Skilting Autovern	Vurder muligheit for utviding	Vegvesen	
K		Høg fart forbi skulen	60 km/t		Vegvesen	
L	Langs Espedalsvatnet (Fv 491 – 3)	Rasfare	Utbetrast (Statens vegvesen arbeider med dette).	System for overvåkning	Vegvesen	Er utbetra
K	FV 492	Vegen på Eikeland og Kleppa er smal og utan føringskantar	Vurdera ei generell utbetring Autovern		Vegvesen	
K	Forsand sentrum	Uoversiktleg ved ferjekjø	Betra løysing for ferjekjøordning, utvida p.felt samt endra avkjørselen frå Forsandheimen	Tar med i eventuell reguleringsplan	FK	
K	Kryss med ”Kyrkjevegen ”	Utflytande kryss og dårleg sikt	Stramme opp kryss og betra sikt, sjå på heile strekninga inkl. avkj. Kommunehus		FK	
K	Ved Rossavika	Smal veg og svært smal bru	Skilting smal veg og reflekser. Sikre kant før brua	Brua er fartsdempende	Vegvesen	
K	Frå Helle til Øvre Espedal	Glatt på vinterstid	Strøing hyppigere	Tungtransport	Vegvesen	
K	Espedalsvann	Ferister bør kunne fjernes	Vurder mulighet		FK	

Kort/lang sikt (K/L)	Lokalisering (nr.)	Problem	Tiltak	Kommentar	Ansvar	Status (Fylles ut etter kvart)
K	Løland, Trettholmen	Ferist for lav	Fjerne/ skifte ut	Ferist fjernes(Vedtak KS-098/08)	Vegvesen/ FK	
Fylkesveg 492						
K	Ved Eikeland	Lite/manglande føringskantar/autovern	Setje opp/utbetre føringskantar/autovern	Bussholdeplass ved(Mæhle)	Vegvesen	
L	Mæle til Nedre Espedal	Smal tofelts veg utan tilbod til gåande og syklande.			Vegvesen	
	Nedre Espedal til brua	Tung trafikk utan fortau	Skulebuss	Innvilget 2008/2009	FK/Skulen	
Fylkesveg 661 Songesand/Kommunal veg frå Helmikstøl						
L		Svært dårleg veg i nedre del mot kaien	Felle trær og utbetre asfalt	Profilert turistveg	FK	
Fylkesveg 500 Lysebotn						
K		Ferister kan vera farlege for motorsyklistar	Feristene må merkast godt, ev. fjernast om mogleg.		FK	
K		Autovern manglar			Vegvesen	

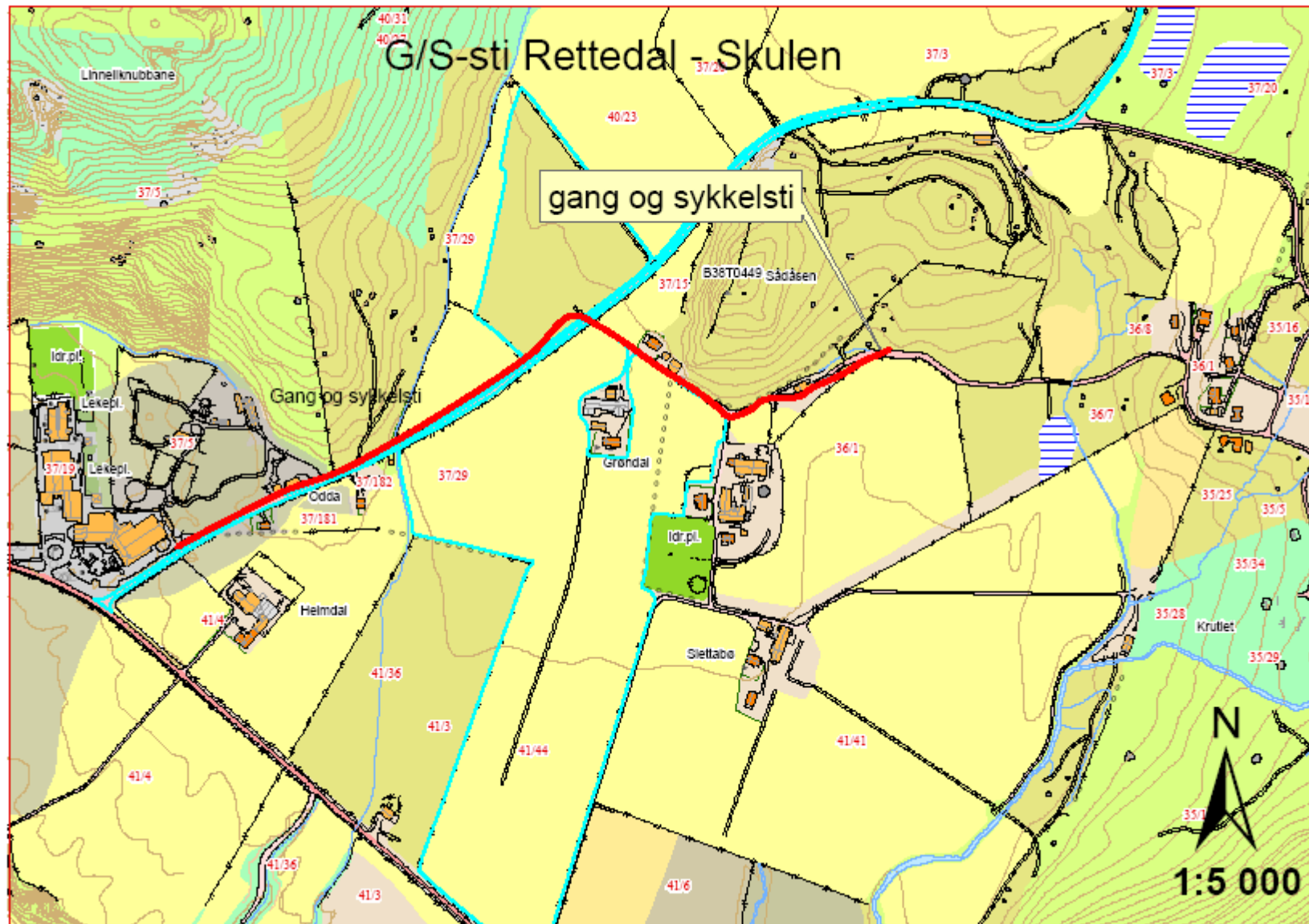
Kort/lang sikt (K/L)	Lokalisering (nr.)	Problem	Tiltak	Kommentar	Ansvar	Status (Fylles ut etter kvart)
K		Høg fart frå Sirdalsbrua til kaien	Redusera fart frå 80 til 50km/t		Vegvesen	
K		Veg frå kai gjennom bebyggelse til FV i Lysebotn(Privat veg)	Utbedring av sikt		Lyse	
Kommunale vegar						
L	Kv – 1/Oanes	Mørkt	3 Gatelys		FK	
K	Frå Fv 491 til Rettedal	Manglande tiltak for å sikra skulebarn.	Gang- og sykkelveg	Følgje benyttet trase	FK	
K	Bustadfelt Rettedal	Manglande lys	Gatelys	Manglande parti	FK	
K		Fart	30km/t- sone		FK	
K		Farleg kryss	Vikepliktskilt		FK	
L	Til Fossanhagen (Kv – 3)	Smal og uoversiktleg veg. Manglande tiltak for å sikra skulebarn. Fare for steinsprang.	Møteplassar Gang- og sykkelveg Skilt med ”Barn leiker” Rassikring	Se i samband med nytt industriområde Skilt umiddelbart	FK	
K		Parkerte kjøretøy i vegbanen på bustadfelt.Siktproblem.	Kjøretøy fjernast	Problem for større kjøretøy å ta seg frem.(brannbil,bossbil ol.)	FK	

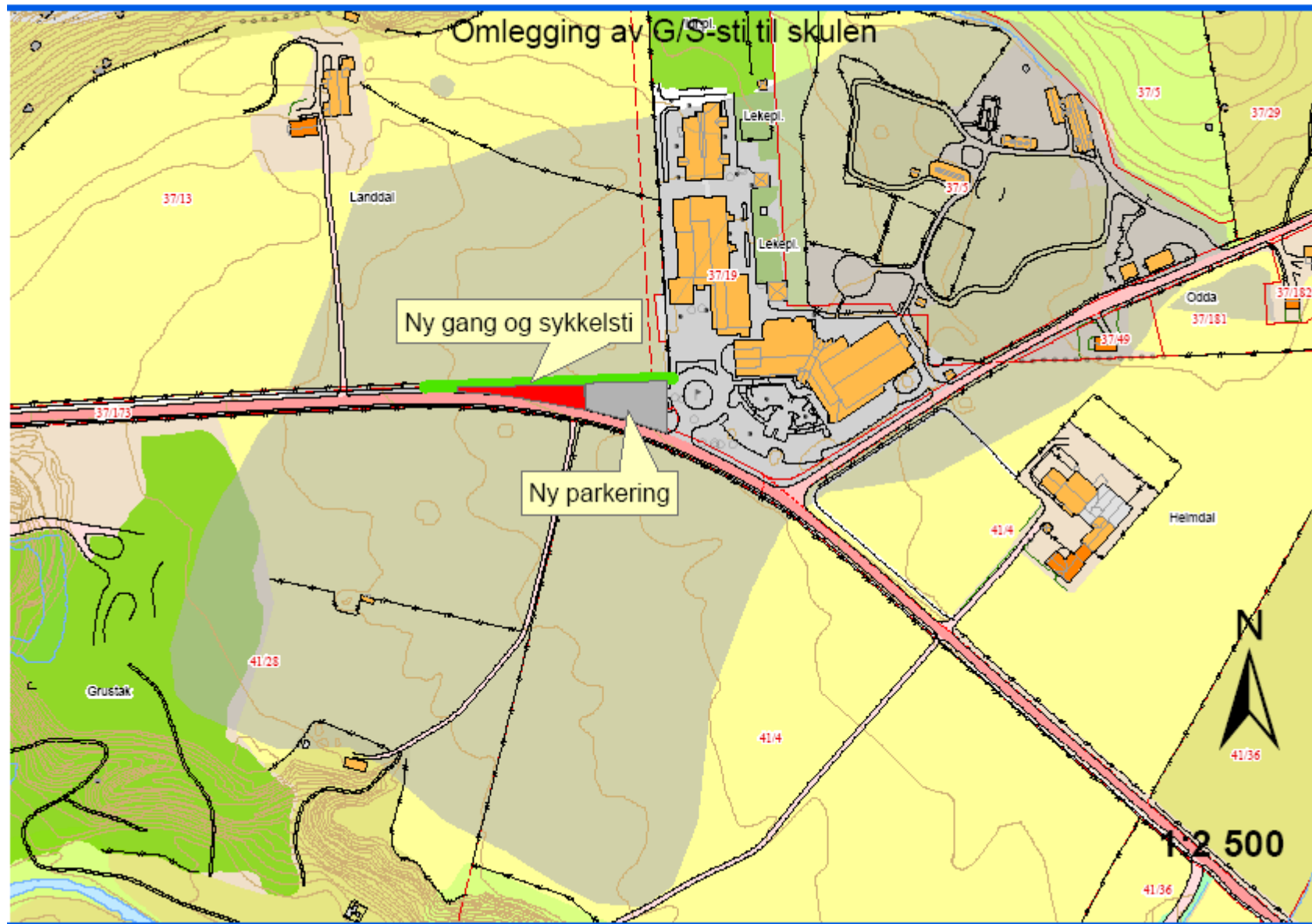
Kort/lang sikt (K/L)	Lokalisering (nr.)	Problem	Tiltak	Kommentar	Ansvar	Status (Fylles ut etter kvart)
K	Frå Ryggjaskaret til Bergevik og vidare til handelslaget	For smalt til at to bilar kan møtast	Redusera fartsgrensa til 40 km/t med supplerande fartsreduserande tiltak, og ev. møteplassar.		FK	
K	Haukalivegen	Rasfare på delar av vegen	Tilsyn/overvåking, registrere meldingar.	Vedlikeholdsplan, vurdere fysisk sikring	FK	
K	Kirkevegen	Avkjøringar sikres	Klippe hekker, trær ol.		FK	
Privat veg (Vindalsvegen)						
L	Pv - 1	Manglande autovern	Montera autovern	(Ca. ved koordinat y=13210/x=102950)	FK	
L	Pv - 3	Dårleg vegbane	Re-asfaltering (inn i vedlikehaldsplanen)		FK	
Privat veg (Rossdalen)						
K	Pv - x	Smal bru	Bru utbetrast (4m + rekkverksrom)	Friluftsrådet?		
K	Pv - x	Manglar rekkverk ved bru	Montere rekkverk	Friluftsrådet?		

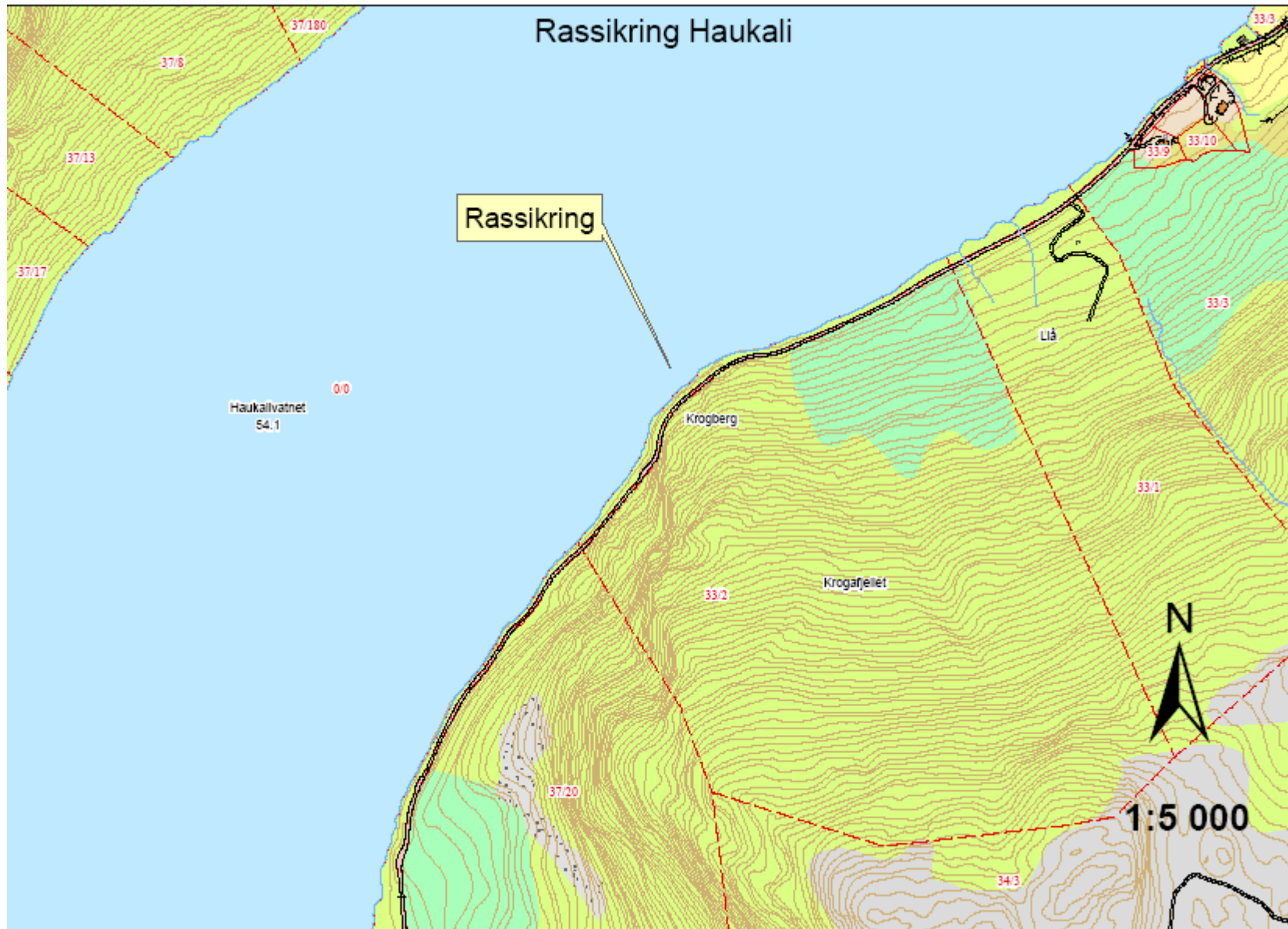
Kort/lang sikt (K/L)	Lokalisering (nr.)	Problem	Tiltak	Kommentar	Ansvar	Status (Fylles ut etter kvart)
Generelt						
K			Utarbeida gatenamnsplan (inkl. husnummerering)			
K			Revidere vedlikeholdsplan Vaktordning	Ta med kvalitetskrav brøyting/strøing		

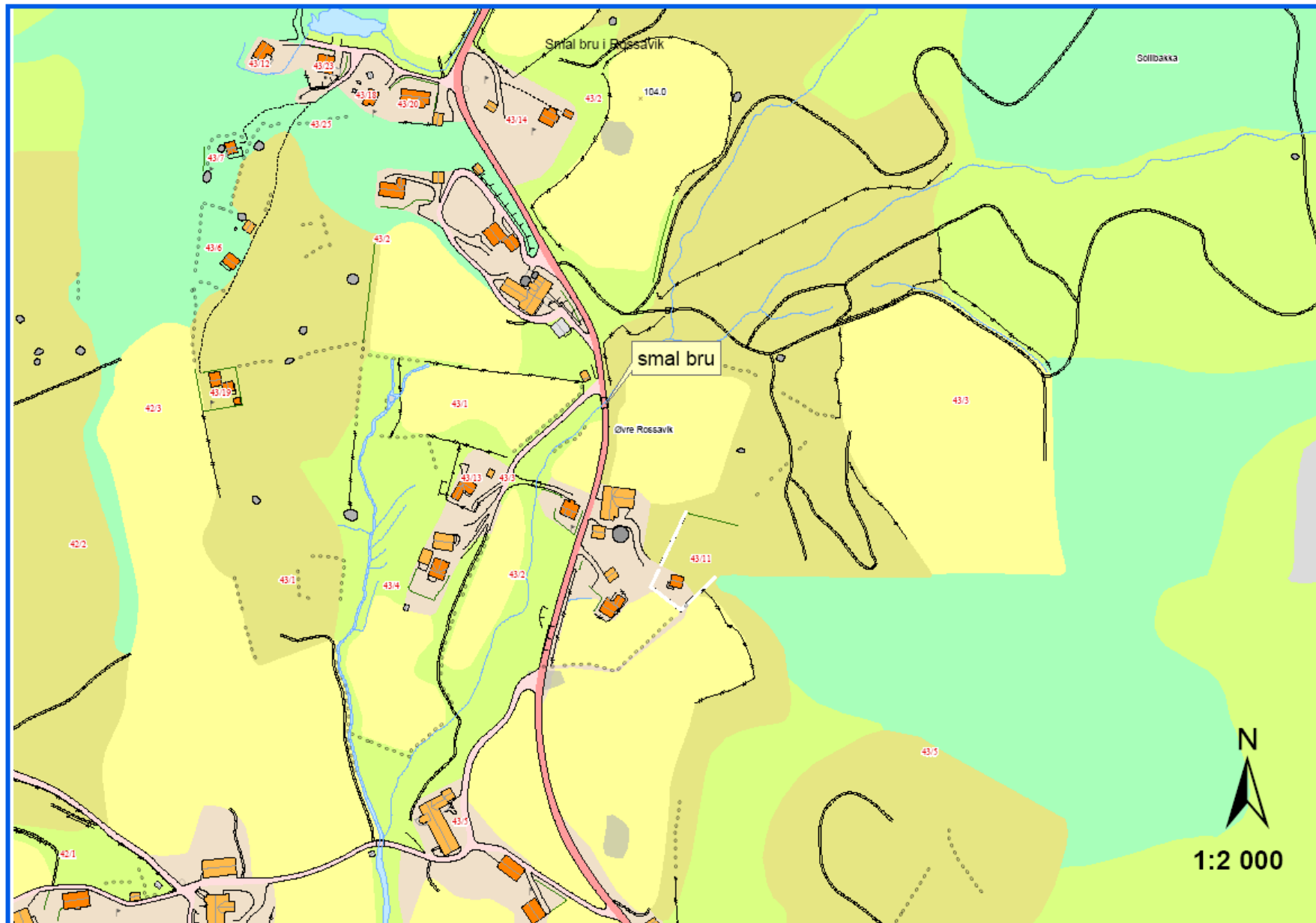


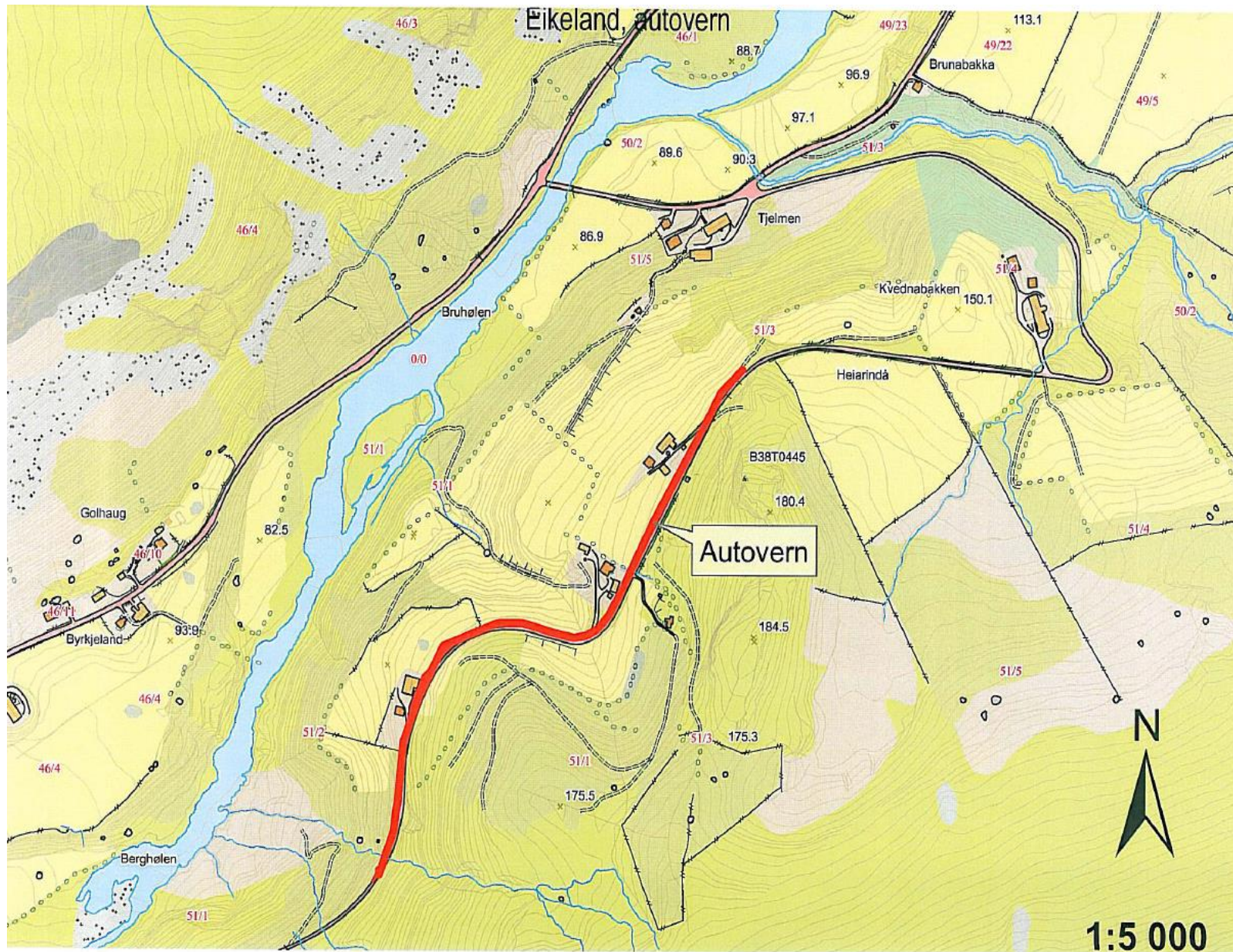


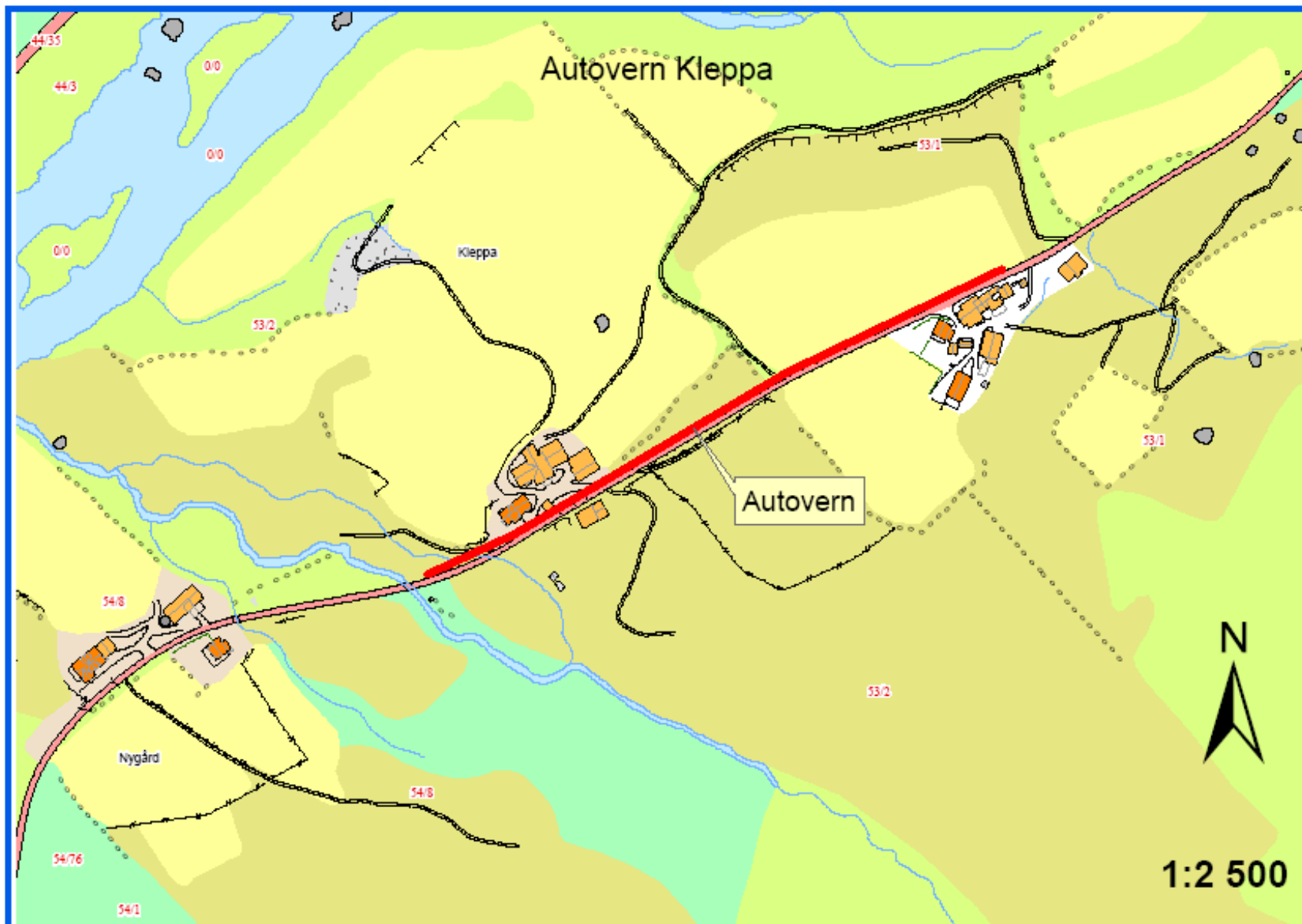


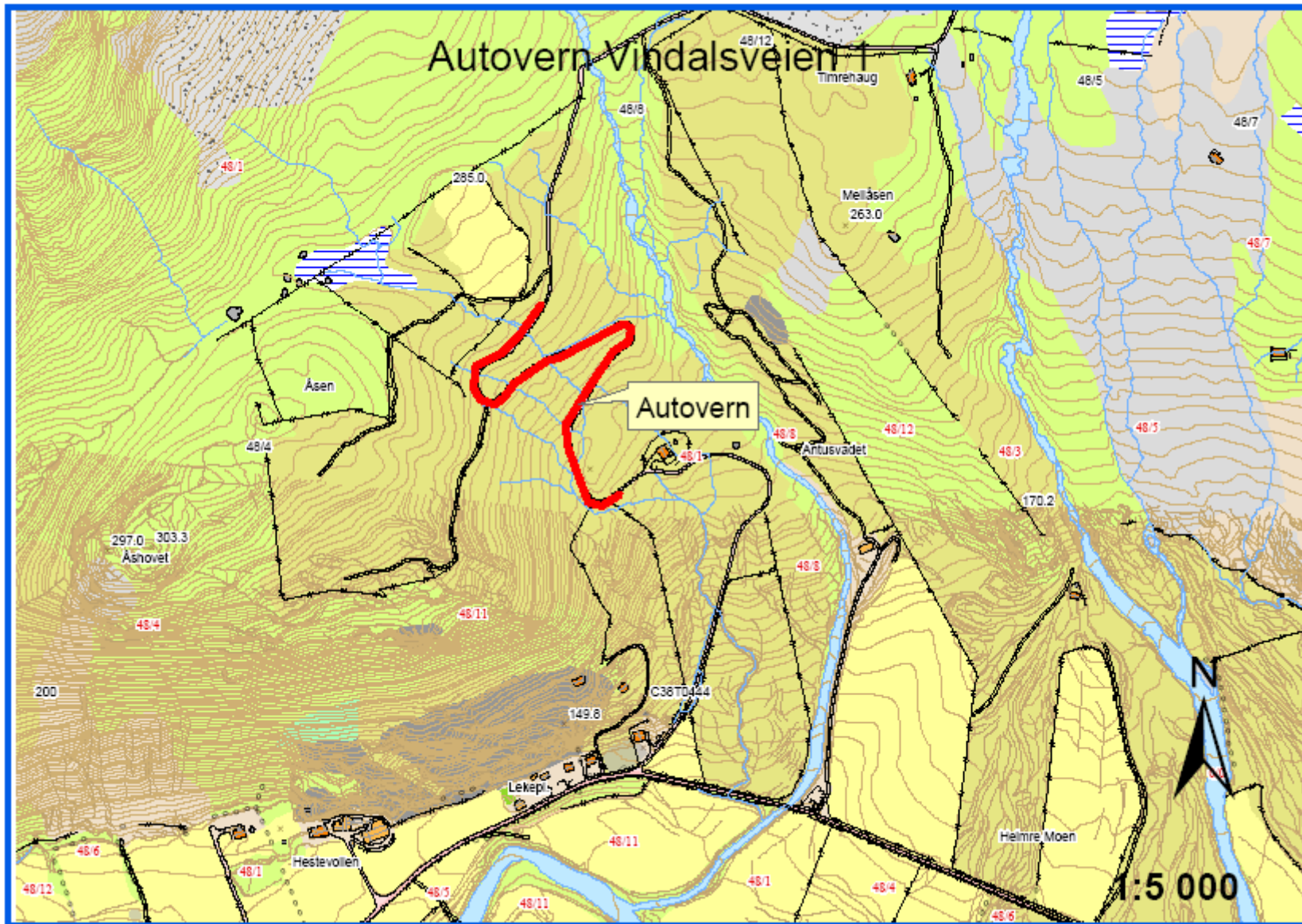


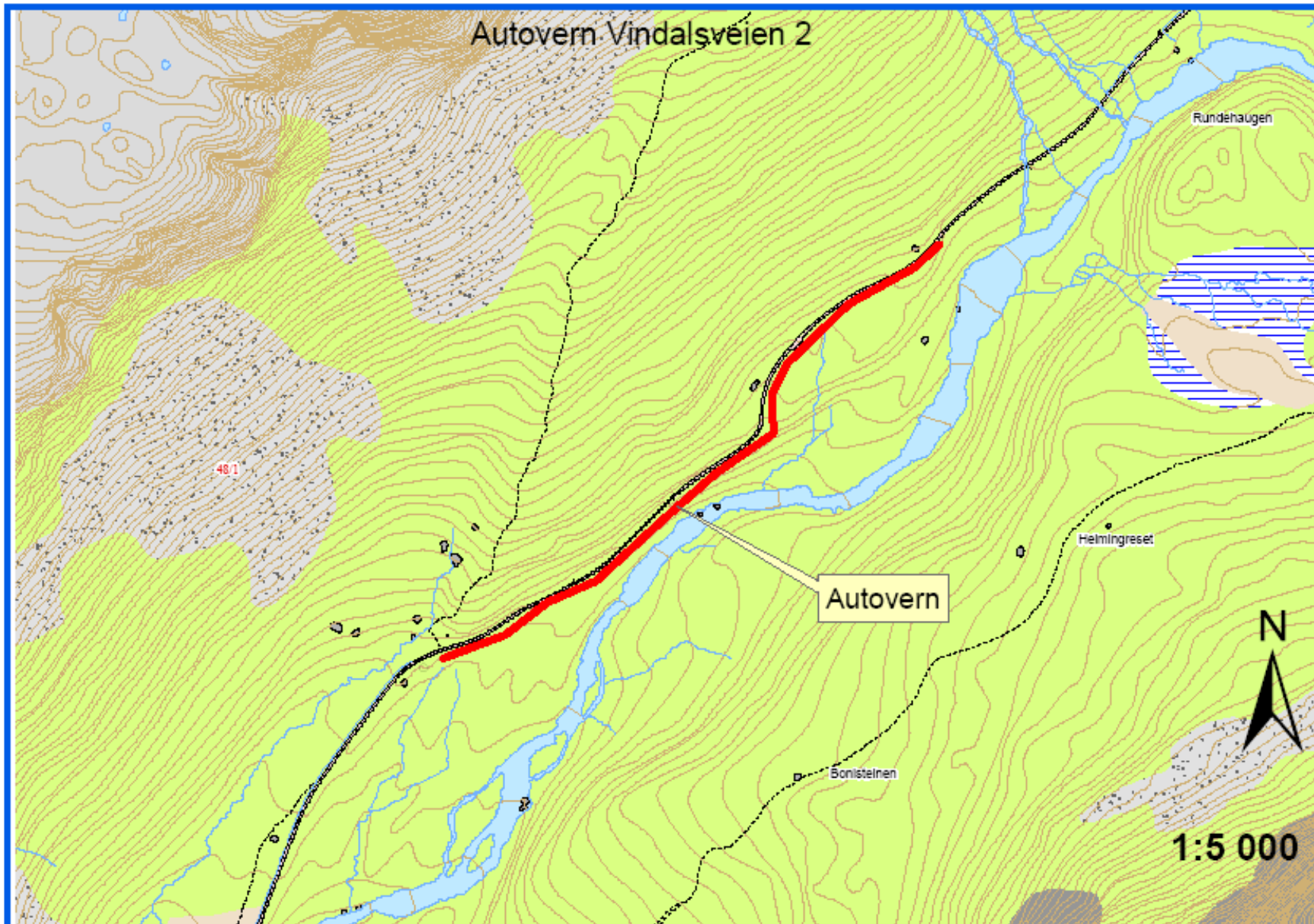




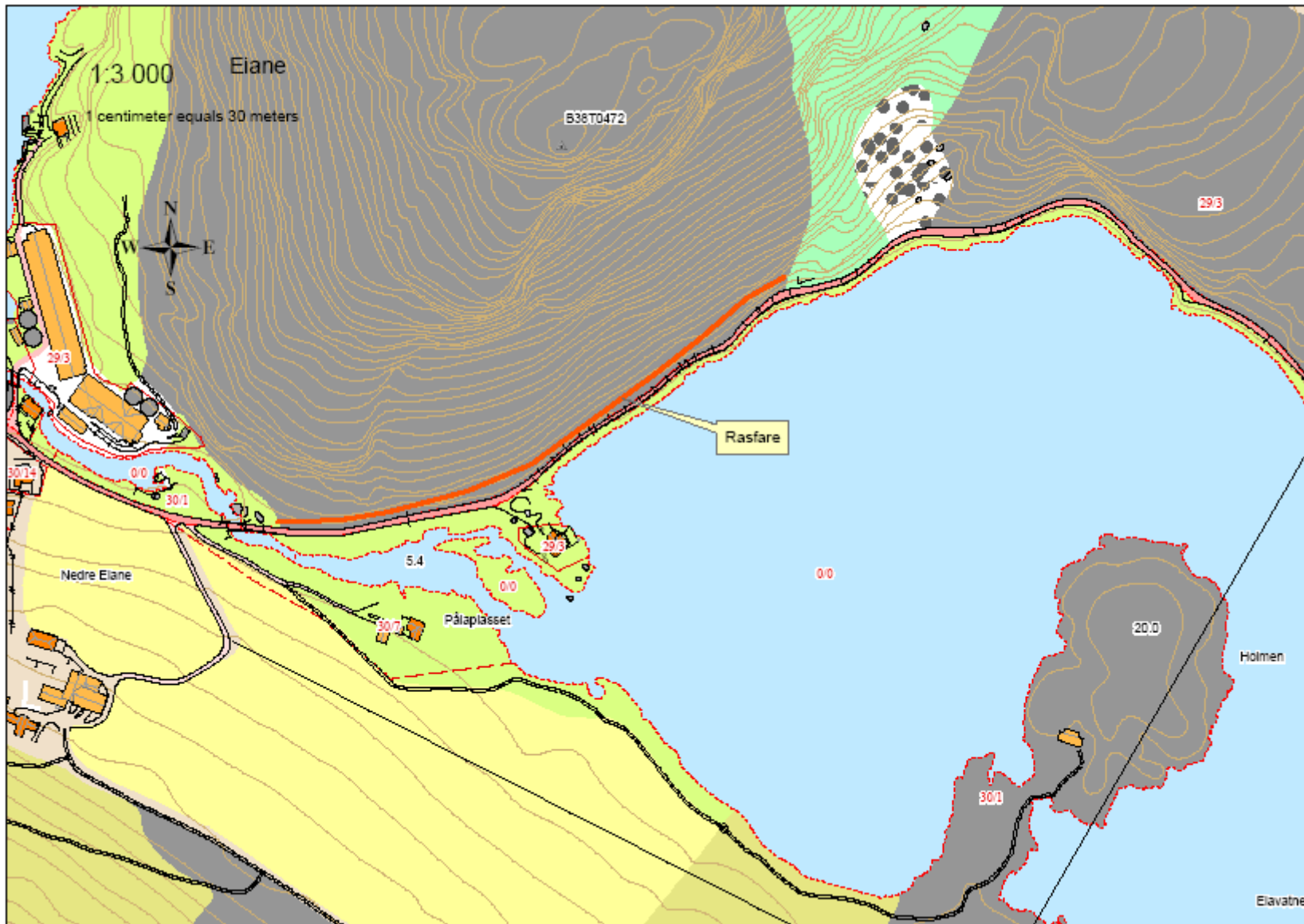


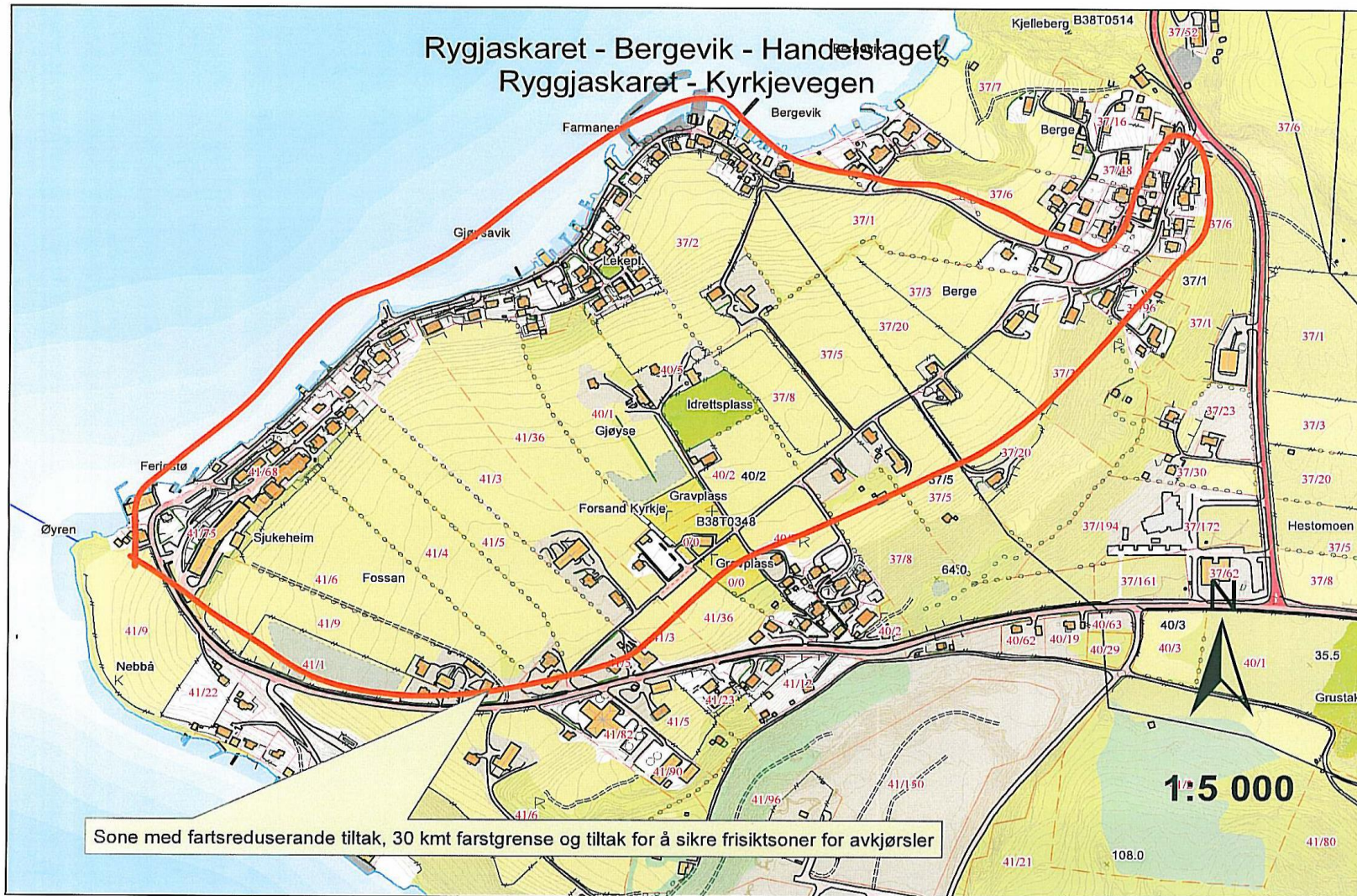


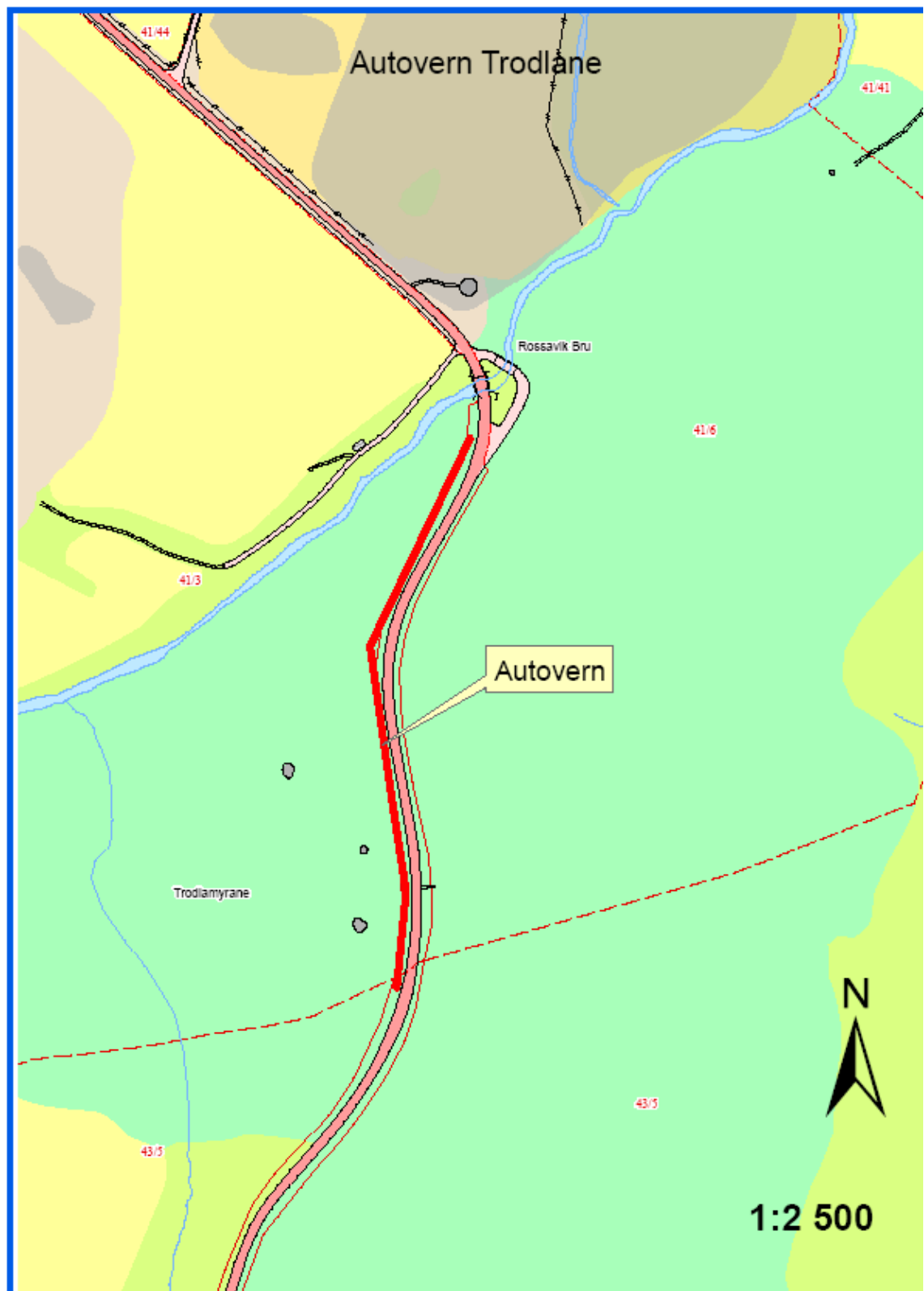












6. Vedlegg

Nr	Rapport / notat
----	-----------------

- | | |
|---|--|
| 1 | Kartfesta oversikt over forslag til fysiske tiltak, 15 ark |
|---|--|

7. Referanser

Nr	Litteratur
----	------------

- | | |
|---|--|
| 1 | Nasjonal transportplan 2006 – 2015 (utarbeidd i 2003 – 2004) |
| 2 | SINTERF-rapport ”STF22 A99556 Registrering av barns atferd på skolevei” (1999) |
| 3 | Statens vegvesens håndbok 072 – Fartsdempende tiltak (2006) |
| 4 | Statens vegvesens håndbok 017 – Veg- og gateutforming |