

08/211-3



Flekkefjord kommune  
Kirkegt 50  
4400 Flekkefjord  
Tlf 38 32 80 00

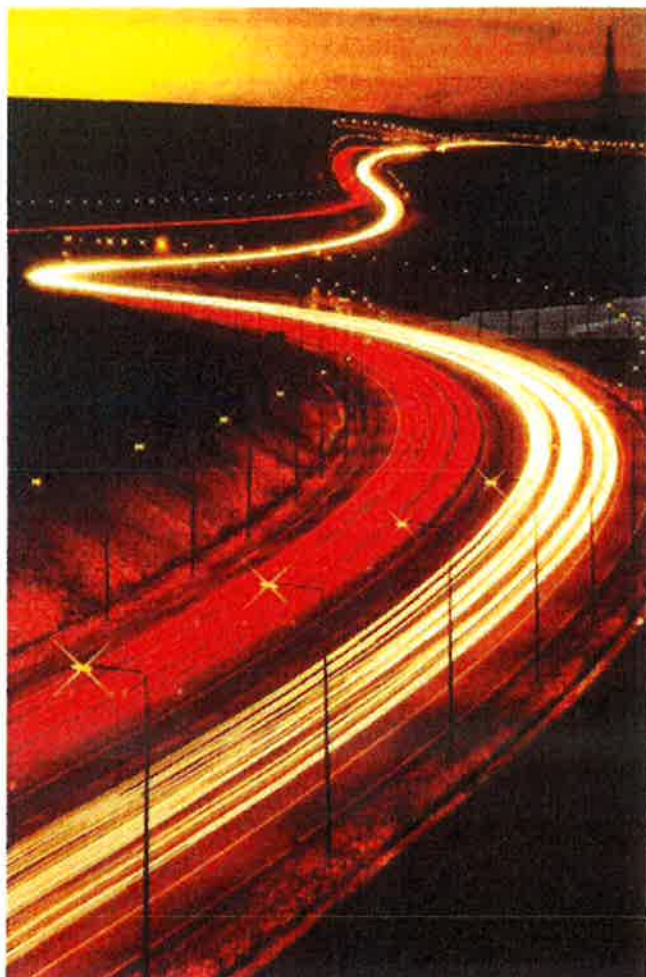
Revidert etter bystyrets  
behandling 10.4.2008

Revisjon av

# TRAFIKKSIKKERHETSPLAN

FYSISK DEL

for  
Flekkefjord kommune  
2007



## INNHALDSFORTEGNELSE:

- INNLEDNING**
  - Gjeldende TS-plan fra 2000
  - Status pr 2007
- VISJON OG MÅLSETTINGER.**
  - Visjon.
  - Hovedmål.
  - Delmål.
- REVISJON AV TS-PLANEN 2000 - TS-PLAN 2007.**
- SAMMENDRAG AV UTTALELSER/INNSPILL.**
- BAKGRUNNSMATERIALE FOR PRIORITERING AV TILTAK.**
  - Faktorer som kan ha medvirket til at ulykken skjedde.
  - Faktorer som kan ha medvirket til skadeomfanget.
  - Har resultatene relevans til andre type ulykker (alvorlig og lett personskade)?
- VURDERINGER AV PROSJEKTENE.**
- PRIORITERING.**
  - Kategori A, prioritert
  - Kategori B, prioritert
  - Kategori C, prioritert
  - Kategori D, ikke prioritert

### VEDLEGG 1.

#### **UTTALELSER/INNSPILL.**

- Svege velforening.
- Hidra skole.
- Flekkefjord Rutebilstasjon.
- Åna-Sira interkommunale skole.
- Litledalen barnehage.
- Sira barnehage.
- Sira skole.
- Søyland skole.
- Grønnes barnehage.
- Abernes velforening.
- Rolf Kvavik.
- Flikka vel.
- Gyland skole.
- "Alle småbarnsfamilier i Gyland".
- Drangeid vel.
- Rauli barnehage
- Osen transport.
- Flekkefjord Handelsforening.

### VEDLEGG 2.

Dybdestudie av dødsulykker.

## INNLEDNING.

### Gjeldende trafikksikkerhetsplan, TS-2000.

Stortingsmelding nr 37 "Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998 – 2007" forutsatte at kommunene utarbeidet lokale trafikksikkerhets- (*heretter forkortet til "ts"*) / tiltaksplaner for å oppnå tilskudd til ts-tiltak på kommunale og fylkeskommunale veger, det som tidligere het Aksjon skoleveg.

Ved å nedsette en tverretattlig gruppe med bistand fra Trygg Trafikk, lot Flekkefjord utarbeide den første ts-planen for kommunen i tidsrommet 1998/2000. Gruppen besto av representanter fra skole, helse, kultur, politi/Trygg Trafikk og teknisk sektor, der sistnevnte hadde hovedansvaret.

På ettersommeren i -98 gjorde teknisk etat en henvendelse til skolekontoret for å få hjelp av den enkelte skole med å registrere mulige trafikkfarlige strekninger/punkter i nærmiljøet.

Gyland, Hidra og Søyland skoler kom med direkte innspill.

Teknisk etat var, sammen med politiet, på dette tidspunkt i gang med utredning av trafikkforholdene rundt Ungdomsskolen/Flekkfjord Videregående på Uenes.

Helsesøstrene kartla trafikksituasjonen i sentrum, spesielt rundt Sunde skole, og samarbeidsutvalget ved Sunde skole sluttet seg til helsesøstrenes konklusjoner. Teknisk etat var, i samråd med vegvesen, politi og busselskapene også her i gang med sikringstiltak for skolebarna til/fra skolebussen.

Gruppen rettet henvendelse til et utvalg av lag/foreninger/organisasjoner og ba om innspill til planen. MA, NAF og Sørlandsruta kom med innspill.

Planen besto av to deler, hvorav del 1 - fysiske tiltak – nå revideres.

Ut fra de innspill som kom, samt utvalgets egen kjennskap til problemene, ble alle strekninger og punkter hvor det var registrert konflikter gjenstand for befaringsprosjektene ble kort beskrevet med: bakgrunn – alternative løsninger – tiltak – gjennomføring.

I prioritert rekkefølge ble det satt opp slik liste:

#### Riksveger.

1. Rv 44 "Statoilkrysset": opphøyde gangfelt, fartsbegrensning, forkjørsveg
2. Rv 44 Grønnesveien – Sundegt: sikring/gjerde mellom bilveg og gangveg
3. Rv 44 Tankveien – Svegeskogen: anlegg av gang/sykkelveg
4. Rv 468 Bakke bro – Sira skole: skilting, belysning
5. Rv 44 Bybroa: alt a) dagens bro gjøres fast, fortauene utvides; alt b) ny bro med brede fortau
6. Rv 44 Rogaland grense – veg til Roligheten: anlegg av fortau

#### Fylkes- og kommunale veger.

1. Grønnesveien v/Sunde skole: sikring av kryssingspunkt
2. Fv 926 Tjørsvågveien x Søylandsveien: sikring av krysset, flytte gangfelt, kantsteinsarbeider, skilting

3. Fv 916 strekningen Hidra skole – Fritun: anlegg av gang-/sykkelveg (to parseller A-B og B-C)
4. Fv 943 jernbaneundergang v/veg til Birkeland, Sira: fysisk skille mellom bilveg og fortau
5. Fv 943 ved veg til jernbanestasjonen, Sira: stramme inn krysset, fortau, parkering
6. Søylandsveien på strekningen "Kornelius'vegen" – Gråsteinsveien: fortau
7. Søylandsveien på strekningen "Kornelius'vegen" – Hellebakken: fortau
8. Søylandsveien på strekningen Gråsteinsveien – Litledalen barnehage: fortau
9. Fv 933 Glendrangeveien: busslomme/skur ved Stemhølen/Eidsodden
10. Fv 926 Tjørsvågveien: vegutvidelse

### **Status pr 2007.**

#### Riksveger:

- Prosjekt nr 1: Prosjektet er ferdig planlagt og anbud er innhentet. Svært høye kostnader. Avsatte midler i 2007 strekker ikke til. Utførelsen utsatt til 2008 eller 2009. Mulige strakstiltak.
- Prosjekt nr 2 og 3: Ikke planlagt, ikke utført.
- Prosjekt nr 4: Ny belysning bekostet av kommunen.
- Prosjekt nr 5 og 6: Ikke planlagt, ikke utført.

#### Fylkes- og kommunale veger.

- Prosjekt nr 1: Utført.
- Prosjekt nr 2: Utført.
- Prosjekt nr 3: Utført: strekningen Hidra skole – Fritun (parsell A-B). Parsell B-C gjenstår.
- Prosjekt nr 4: Delvis utført.
- Prosjektene 5-10: Ikke utført.

## **VISJON OG MÅLSETTINGER.**

### **Visjon.**

#### Generelt.

En visjon er et ønsket fremtidsbilde som det er enighet om. "0-visjonen", dvs. 0 drepte og 0 alvorlig skadde i trafikken, er ett eksempel på dette. I en ts-plan kan visjonen også være knyttet til innbyggernes helse og trivsel. Enkelte kommuner har vedtatt en visjon i sin kommuneplan, og dersom denne er slik at den også kan gjelde for ts-arbeidet, vil dette styrke forankringen i ts-planen.

### **Hovedmål.**

#### Generelt.

Hovedmålet er et langsiktig mål som skal bringe oss nærmere visjonen. Langs mindre trafikkerte veier kan det være vanskelig f. eks å knytte dette til reduksjon av antall ulykker fordi grunnlaget er for lite tallmessig sett. I alle fall må man vurdere en mulig nedgang over et lengre tidsrom.

### **Delmål.**

### Generelt.

Fordi det over en kortere tidsperiode er vanskelig å vurdere reduksjoner i ulykkene er det viktig å angi ett eller flere etterprøvbare delmål innenfor hvert tiltaksområde.

Eksempler på slike delmål er målsetting for sykkelhjelmbruk ved utgangen av planperioden. Delmålene vil ofte være avledet av den problemanalyse som gjennomføres.

Undersøkelser har vist at det ikke alltid er samsvar mellom hvilke steder folk mener er trafikkfarlige, og de som virkelig har høy ulykkesrisiko.

Fravær av utrygghet kan i seg selv være et mål, men må ikke føre til falsk trygghetsfølelse.

**TS-planen fra 2000** har slike formuleringer:

#### Vision:

*Alle barn har rett til trygg veg i skole og fritid*

#### Hovedmål:

*Fravær av utrygghetsfølelse, fravær av ulykker og nestenulykker.*

#### Delmål:

*Planlegge fysiske tiltak (g/s-veger/fortau/kryssingspunkter/belysning)*

*Mål om at alle skal bruke sykkelhjelmer.*

*Bedret trafikkopplæring i skolen.*

*Overvåkning/skolepoliti.*

#### Tiltak:

*Beskrive tiltaket - Hva vil vi oppnå? – Kostnadsberegning – Finansiering - Ansvar for gjennomføring/medaktører - Målsetting om når tiltaket skal være gjennomført - Prioritering*

### **Revisjon av TS-plan 2000.**

#### **TS-plan 2007.**

"O-visjonen" er etter hvert blitt et kjent begrep også i Norge. Flekkefjord kommune har formulert sin visjon som Trivsel i hverdagen bygget på verdiplattformen helse, miljø og medvirkning. I en TS-plan vil jeg likevel foretrekke "O-visjonen"s formulering.

#### **VISJON**

*0 drepte og 0 alvorlig skadde i trafikken.*

Formuleringen av hovedmål fra TS-2000 kan fortsatt brukes:

#### **HOVEDMÅL**

*Fravær av utrygghetsfølelse, ulykker og nestenulykker.*

I den fysiske delen av planen kan delmålene fortsatt være

#### **DELMÅL**

*Anlegge gang-/sykkelveger*

*Tilpasse fartsnivået til vegutforming og aktivitet*

*Sikre kryssingspunkter*

*Bedre belysning*

## UTTALELSER/INNSPILL.

Ved brev av 31. august 2007 ble utvalgte offentlige organer, foreninger og lag forespurt om å komme med innspill til revisjonen av ts-planen.

Ved fristens utløp hadde vi mottatt innspill jfr. VEDLEGG 1.

Nedenfor gjengis et sammendrag av innspillene.

### Sammendrag.

Veg	Punkt/strekning	Tiltak
Rv 44	Statoilkrysset	Egen plan utarbeidet av vegvesenet
Rv 44	Grønnesveien - Sundegt	Sikringsgjerde mellom bilveg og gangveg
Rv 44	Tankveien - Svegeskogen	G/s-veg
Rv 44	Bybroa	Bredere fortau
Rv 44	Rogaland grense - Roligheten	Fortau
Fv 916	Hidra skole, parsell B-C	G/s-veg
Fv 943	Kryss jernbanestasjonen, Sira	Stramme inn krysset, fortau, parkering +++
Søylandsvn	Hellebakken - Litledalen barnehage	Fortau
Fv 933	Glendrangevn v/Stemhølen/Eidsodden	Busstur/busslomme
Fv 926	Tjørsvågveien	Vegutvidelse
Fv 925	Raulivn, strekn Abaldalv - Sunde skole	Skille bilveg og fortau med autovern
Fv 925	Raulivn, strekn Abaldalv - Sundslia	Bredere fortau
Rv 44	Kryss Fv 926 Tjørsvågveien	Heve bilveg, utbedring av kryss
Fv 916	Hidra skole	Humper, malt gangfelt
Fv 916	Hidra skole - Kirkehamn	G/s-veg
Fv 916	Eiekanalen	Oppsett av autovern
Komm veg	Aarenesplatået	Vegutbedring/-utvidelse, fartshumper
Fv 953	Dalebakken	Autovern
Fv 953	Aarenesbakken - Loga	Siktforbedring, anlegg av g/s-veg
Rv 467	Sira skole - Bakkekleiva - Sirnesmoen	G/s-veg/fortau m/fysisk skille, belysning
Rv 467	Sira skole - Bakkekleiva - Sirnesmoen	<u>Strakstiltak</u> : veibelysning, 30 km/t, skolebarnskilt
Komm veg	Aarenesskogen/Aarenesplatået	Smal, mangler delvis rekkverk
Fv 908	Eiekanalen	Oppsett av autovern
Fv 933	Glendrangeveien v/ICA mot gml E18	Fortau mot busslomme i gml E18
Fv 906	Veg til Roligheten, Åna Sira	Div siktforbedringer
Rv 44	Kryss Fv 906 til Roligheten, Åna Sira	Siktforbedring
Rv 467	Sira skole	Uoversiktlig kryss - skiltes. For høy hastighet
Komm veg	Planteskogveien, Sira	Fortau, belysning
Komm veg	Prestmoveien, sira	Fortau, belysning
Komm veg	Lendekrysset, Sira	30 km/t, belysning, skolevegskilting
Fv 901	Rannestad - skolen	30 km/t, belysning, skolevegskilting
Fv 926	Søylandsveien	Sikring av mur ved Søyland skole (g/s-veg)
Komm veg	Lilleheia	Skilte skoleveg
Komm veg	veg til Grønnes	Skilte barnehage, sprengt knause g/s-veg
Rv 469	Abelnes - Abelneskrysset - Kvellandstrand	Belysning
Komm veg	A. Beersgt	Busstopp v/gml bedehuset
Rv 44	Trolldalen - Bekkeveien	30 km/t
Rv 44	Kryss Jernbaneveien	Utbedring, f.eks rundkjøring
Fv 953	Flikka	30 km/t, humper
Rv 466	Kryss jernbanen	Farlig undergang både bredde og høyde
Rv 466	Gyland skole - Gyland stasjon	G/s-veg
Rv 466	Avkjørsel fra Gyland skole	30 km/t, humper



Fv 943	Ersdalsveien, fra Liktua til Coop	G/s-veg
Fv 943	Ersdalsvn, Sira skole - Erdalsbakken	G/s-veg, NB! tilstrekkelig bredde på bilvegen

#### Generelt

- \* Gatelys må suppleres slik at det blir jevn belysning. Mørke felt er livsfarlig.
- \* Busker og trær må kuttes slik at fri sikt oppnås i vegkryss.
- \* Det må ikke anlegges flere byggefelt før vegstandarder på tilførselsveiene er etter normen.
- \* Fartshumper bør merkes hvite; vanskelige å oppdage.
- \* Der det er fortau/gang-/sykkelveg langs tilførselsveier til boligfelt er det unødvendig med humper.

## **VURDERING AV PROSJEKTENE.**

Det er fortsatt rundt barneskolene de fleste problemene finnes: Sira, Gyland, Hidra, Søyland, Åna Sira og Sunde skoler.

#### Sira skole:

**Problemveg:** Rv 467 fra Sirnesmoen og Fv 943 fra Erdalsbakken  
**Beskrivelse:** Begge vegene har middels trafikk med enkelte vanskelige punkter. Spesielt gjelder dette Fv 943 ved kryss med jernbanen (beskrevet ovenfor). Rv 943 har fortau på en kortere strekning, ellers mangler sikret gangareal for de myke trafikanter.  
**Tiltak:** Utbedring av kryss med jernbanen. Anlegg av g/s-veg. Belysning og skilting.

#### Gyland skole:

**Problemveg:** Rv 466 fra Idrettsbanen til Gyland stasjon.  
**Beskrivelse:** Delvis rette partier, delvis svingete. Middels til lav trafikk, påstått noe høyt fartsnivå. Spesielt vanskelig passering der vegen krysser jernbanen. Mangler sikret gangareal for de myke trafikanter.  
**Tiltak:** Utbedring av kryss med jernbanen. Anlegg av g/s-veg. Belysning og skilting. Fartsnedsettelse + fartsdempende tiltak ved avkjørsel til skolen.

#### Hidra skole:

**Problemveg:** Fv 916 fra Eiekanalen til Kirkehamn.  
**Beskrivelse:** Svingete og delvis bratt i området nærmest skole. Mot Kirkehamn er det bedre oversikt. Lav trafikk målt i ÅDT, men som kommer "klumpevis" (til/fra fergen). Øker i sommerhalvåret. Anlagt g/s-veg mellom skole og barnehage. Mangler sikret gangareal for de myke trafikanter på resten av strekningen.  
**Tiltak:** Anlegg av g/s-veg. Belysning og skilting.

#### Søyland skole:

**Problemveg:** Fv 926 og kommunal veg Lilleheia.  
**Beskrivelse:** Fv 926: Anlagt g/s-veg langs bilvegen, men har et parti med støpt mur og råttent fjell i dagen som må sikres. Haster. Den kommunale vegen Lilleheia er smal og bratt og mangler sikret gangareal for de myke trafikanter.  
**Tiltak:** Fv 926: sikre rasfarlig område.  
 Lilleheia: skilting, oppmerking, belysning.

#### Åna Sira skole:

Problemveg: Rv 44 og Fv 906.

Beskrivelse: Begge vegene er smale, har lav ÅDT, men mangler sikret gangareal for de myke trafikanter. Spesielt er Rv 44 vanskelig der konfliktnivået mellom bil/bil og bil/gående/syklende er svært høyt.

Tiltak: Siktforbedring i enkelte punkter. Måle hastighet, vurdere fartsgrenser.

#### Sunde skole:

Problemveg: Rv 44 og Fv 925.

Beskrivelse: Begge vegene har høy ÅDT og høy andel g/s-trafikk. Fortau (delvis svært smale) eller g/s-veg er etablert. Største problem: kryss ved Statoil, kryss ved Shell og bybroa. I tillegg er anlegget i Eikebakken ikke ferdigstilt.

Tiltak: Gjennomføre tiltak ved Statoil/Shell.

Nytt/utvidet gangareal bybroa.

**Mur i svingen på Bekkeveien ved Trellevika må sikres. Muren som er ca. 5 m høy har sprekk i betongen fra topp til bunn der kun armeringen binder den sammen. Store skiferstein som muren er kledd med ramler ned i sykkel- og gangvegen.**

Oppsett av fysisk skille mellom bilveg og gangareal.

I tillegg har vi enkeltprosjekt som ikke spesifikt er skoleveg, men som trafikkeres av mange myke trafikanter eller skaper problemer for biltrafikken:

#### Rv 44 Tankveien – Svegeskogen

Beskrivelse: Det er anlagt atskilt g/s-veg fra sentrum til Tankveien, mens det mangler sikret gangareal fra Tankveien og fram til industriområdet i Svegeskogen.

Tiltak: Anlegge g/s-veg

#### Fv 926 Tjørsvågveien

Beskrivelse: Svært smal sving på toppen av Eikebakken. Spesielt vinterstid skaper dette store problemer for trafikantene.

Tiltak: Vegutvidelse.

#### Fv 908 Eiekanalen

Beskrivelse: Mangler autovern langs Eiekanalen (kun flettverksgjerde).

Tiltak: Oppsett av autovern.



## BAKGRUNNSMATERIALE FOR PRIORITERING AV TILTAK.

Utvalget har ikke hatt tilgang til oppdaterte tall for verken årsgjennomsnittlig trafikk (ÅDT) eller trafikkulykker. På de kommunale vegene er slike målinger ikke foretatt. Vi har forsøkt å innhente opplysninger fra Statens vegvesen (SVV) uten å lykkes. SVV har imidlertid foretatt en dybdestudie av dødsulykkene i Region Sør for de siste årene. Utdrag av rapporten (fra 2006) er gjengitt i VEDLEGG 2.

Her skal vi sammenfatte resultatene og rangere de ulike faktorene etter prosentvis årsak. Vi finner da slik rangering (de 3 høyest rangerte):

### Faktorer som kan ha medvirket til at ulykken skjedde.

1. Hastighetsnivået 56 %
2. Trøtthet 25 %
3. Manglende kontroll over kjøretøyet 25 %

*Merknad: Alle er relatert til trafikanten.*

### Faktorer som kan ha medvirket til skadeomfanget.

1. Hastighetsnivået: nesten alle ulykkene (100 %)
2. Sykkelykker: ingen brukte hjelm (100 %)
3. Mc-ulykker: ingen brukte hjelm (100 %)

*Merknad: Alle relatert til trafikanten.*

### Har resultatene relevans til andre type ulykker (alvorlig og lett personskade)?

Svaret på det er neppe entydig. Sannsynligheten er likevel stor for at ulykkene kan relateres til trafikantenes atferd. Både evnen til å hindre at ulykker skjer og skadeomfanget avhenger signifikant av hastighetsnivået.

## PRIORITERING.

Planen er en revisjon av gjeldende trafiksikkerhetsplan, fysisk del, fra 2000. Selv om nye momenter sikkert er kommet til, vil det være naturlig å prioritere mange av de prosjektene som tidligere har vært prioritert men som ennå ikke er kommet til utførelse. I alle fall bør dette gjelde for de høyest prioriterte prosjektene.

Generelt kan man hevde at konfliktnivået er høyest der det samlet sett er største konsentrasjonen av biltrafikk og gående/syklende, men dette vil også påvirkes av andre faktorer som topografi/sikthindre, fartsnivå og trafikkbildet (f. eks mange avkjørsler).

Utvalget har valgt å prioritere prosjektene i fire kategorier A-D med 8-9 prosjekter i hver kategori slik at f. eks prosjekt A5 kommer foran prosjekt B2. Kategoriene A-B er prioriterte prosjekter ut fra en samlet vurdering av konfliktnivået - uavhengig av eierforhold (stat, fylke eller kommune) og prosjektenes kostnad. Kostnader er ikke beregnet for noen av prosjektene. I kategori D (uprioritert) er der enkelte prosjekt som pga lave kostnader likevel kan komme til utførelse før dyre prosjekter i kategoriene A-C.

Det skal ellers bemerkes at ønsket om bedre belysning er nevnt i svært mange av innspillene.

Utvalget fremmer slik forslag til prioritering (bystyrets endringer med blå skrift):

FSK 06.12.12

#### Kategori A

1. Fv 926 Søylandsveien, sikring av mur ved Søyland skole (g/s-veg)
2. Rv 44 Statoilkrysset, utbedring av vegkryss
3. Rv 44 Kryss Jernbaneveien, utbedring av vegkryss
4. Rv 466 Gyland skole – Gyland barnehage.
5. Fv 943 Kryss jernbanestasjonen, Sira
6. Rv 44 Grønnesveien – Sundegt, skille bil-/gangveg
7. Rv 44 Bybroa, utvidelse av fortau 1
8. Rv 44 Kryss Fv 926 Tjørsvågveien
9. Rv 466 Kryss jernbanen, Gyland 5
10. Rv 44 Bekkeveien/Trellevika, sikring av mur, g/s-veg. 7
11. Tankveien – Svegeskogen, G/s-veg 4

#### Kategori B.

1. Fv 916 Hidra skole, parsell C-D (2)
  2. Rv 466 Avkjørsel fra Gyland skole
  3. Rv 467 Sira skole - Bakkekleiva - Sirnesmoen 3
  4. Rv 466 Idrettsbanen - Gyland stasjon \*)
  5. Fv 926 Tjørsvågveien, vegutvidelse
  6. Fv 943 Ersdalsveien, fra Sira skole til Erdalsbakken
  7. Fv 908 Eiekanalen, oppsett av autovern
  8. Rv 44 **UTGÅR (flyttet – A11)**
  9. **Komm Anlegg fortau Uenesveien fra Rv 44**
- \*) **Strekingen Gyland skole – Gyland barnehage er tatt opp som eget prosjekt (se A.4).**

#### Kategori C.

1. Fv 925 Raulivn, strekn Abaldalv - Sunde skole, skille bilveg/fortau med autovern 6
2. Komm Veg til Grønnes, skilte barnehage, sprengning knause g/s-veg
3. Fv 906 Veg til Roligheten, Åna Sira, div siktforbedringer
4. Komm Aarenesskogen/Aarenselataet, smal, mangler delvis rekkverk
5. Fv 933 Glendrangeveien v/ICA mot gml E18, fortau mot busslomme i gml E18
6. Fv 916 Hidra skole – Kirkehamn, G/s-veg
7. Rv 44 Rogaland grense – Roligheten, fortau
8. Fv 943 Ersdalsveien, fra Liktua til Coop
9. Fv **Ny avkjørsel/veg til Nereid**

#### Kategori D (uprioritert).

- Komm veg Lilleheia, skilte skoleveg
- Rv 44 Kryss Fv 906 til Roligheten, Åna Sira, siktforbedring
- Rv 467 Sira skole, uoversiktlig kryss - skiltes. For høy hastighet
- Komm veg Planteskogveien, Sira, fortau, belysning
- Komm veg Prestmoveien, Sira, fortau, belysning
- Rv 469 Abelnnes - Abelnneskrysset – Kvellandstrand, belysning
- Komm veg Lendekrysset, Sira, 30 km/t, belysning, skolevegskilting
- Fv 901 Rannestad – skolen, 30 km/t, belysning, skolevegskilting
- Komm veg Søylandsveien, Hellebakken - Litledalen barnehage, fortau
- Fv 933 Glendrangevn v/Stemhølen/Eidsodden, busstur/busslomme
- Fv 925 Raulivn, strekn Abaldalv – Sundslia, bredere fortau

- Rv 467 Sira skole – Sirnesmoen, Strakstiltak: veibelysning, 30 km/t, skolebarnskilt
- Fv 916 Hidra skole, humper, malt gangfelt
- Komm veg Aarenesplatået, vegutbedring/-utvidelse, fartshump
- Fv 953 Dalebakken, autovern
- Fv 953 Aarenesbakken – Loga, siktforbedring, anlegg av g/s-veg
- Fv 953 Flikka, 30 km/t, humper
- Rv 44 Svegeskogen – gang/sykkelveg forlenges til krysset med veg til Abelnes.
- E39 Tjersland – gang/sykkelveg på Tjersland mellom de to gamle veiene
- E39 Eie – gang/sykkelveg fra Skjegggestadtunnellen til avkjørsel Flikkeid.
- E39 Gang/sykkelveg E39 fra der gammel vei inn ved Bjelland kommer opp på E39 og fram til veien inn til Fosseland (sykkelrute 1)

### Merknader til prosjektene i kategori A og B:

#### **A.1 Sikring av mur Søyland skole.**

Dette er en gammel "synd" fra mer enn 10 år tilbake i tid. Vegvesenet har gitt tilbakemelding om at de ikke vil delta. Det er bedt om tilbud fra Holm AS, men pr des-07 foreligger det ingen bindende tall. Ingen av ekspertene (Holm/Arentz & Kjellesvig) tror den ramler ned, men at det er noe bevegelse i muren er hevet over tvil.

Synsmessig er det også uheldig at den heller utover gangvegen. Både skolebarn, foreldre og lærere er engstelige for at muren en dag skal rase ut.

Vi kan ikke leve med denne usikkerheten, og tiltak bør iverksettes før kommende vårløsning (2008). Selv om vi ikke vet prisen, bla fordi den tekniske løsningen ikke er helt avklart, antas arbeidet å ligge i størrelse KNOK 100 - 150.



**Farlig mur/fjellparti ved Søyland skole**

## A.2 Statoilkrysset.

Statoilkrysset strekker seg fra Frydenlundveien til Jernbaneveien, og vegvesenet har latt utarbeide detaljplan for en omforent utbedringsløsning. Kostnadene ble imidlertid fordoblet fra budsjett til anbud (ca 4,2 mill), og prosjektet er foreløpig utsatt.

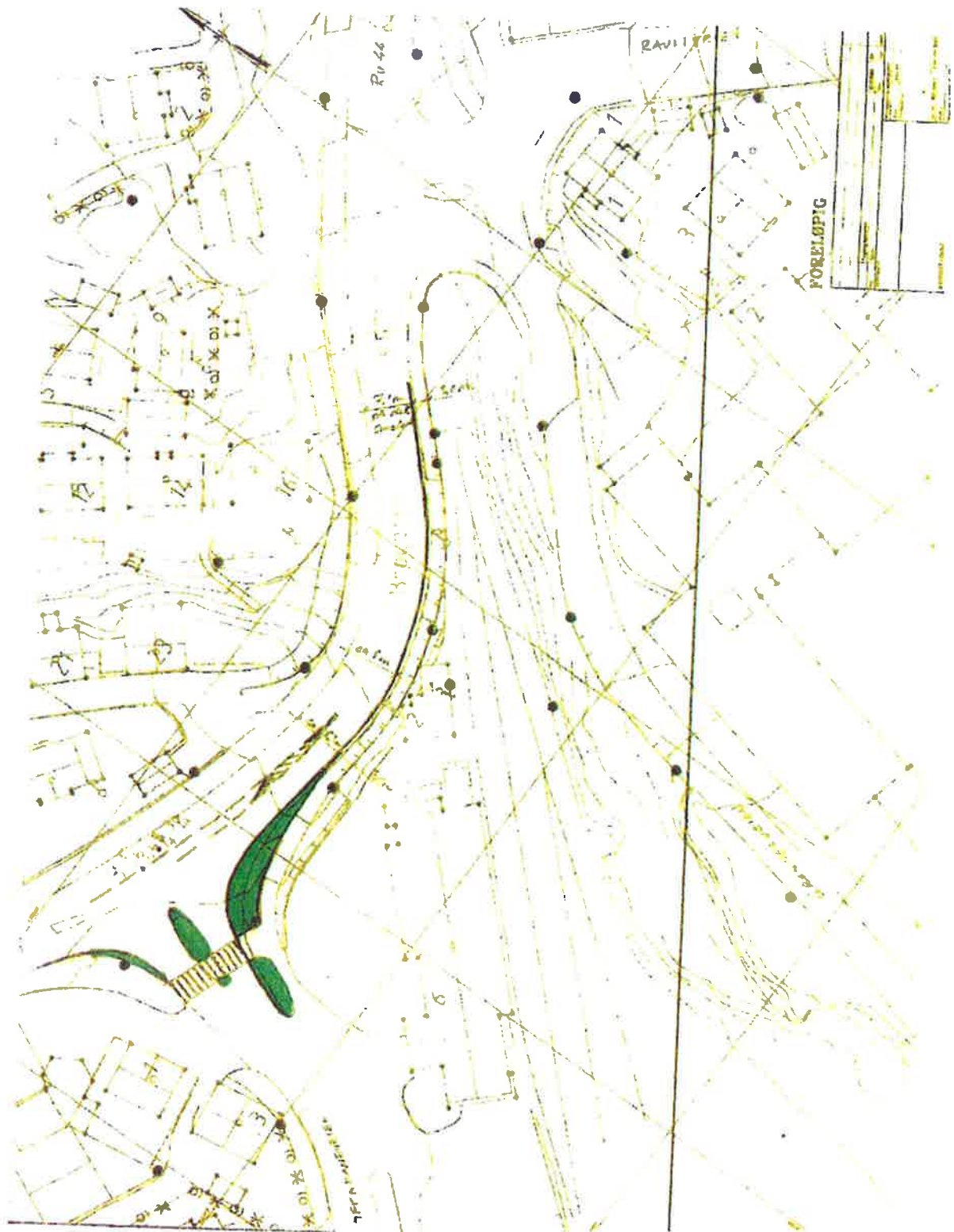
Må ha høy prioritet: mange gående/syklende, stor biltrafikk, svært uoversiktlig trafikkbilde med fire usymmetriske vegarmer samt en godt besøkt Statoilstasjon som attraherer mye trafikk.



Skisseplan – tidlig versjon.



**A.3 Kryss Jernbaneveien.**  
Egentlig del av planen for Statoilkrysset. Må utbedres samtidig.

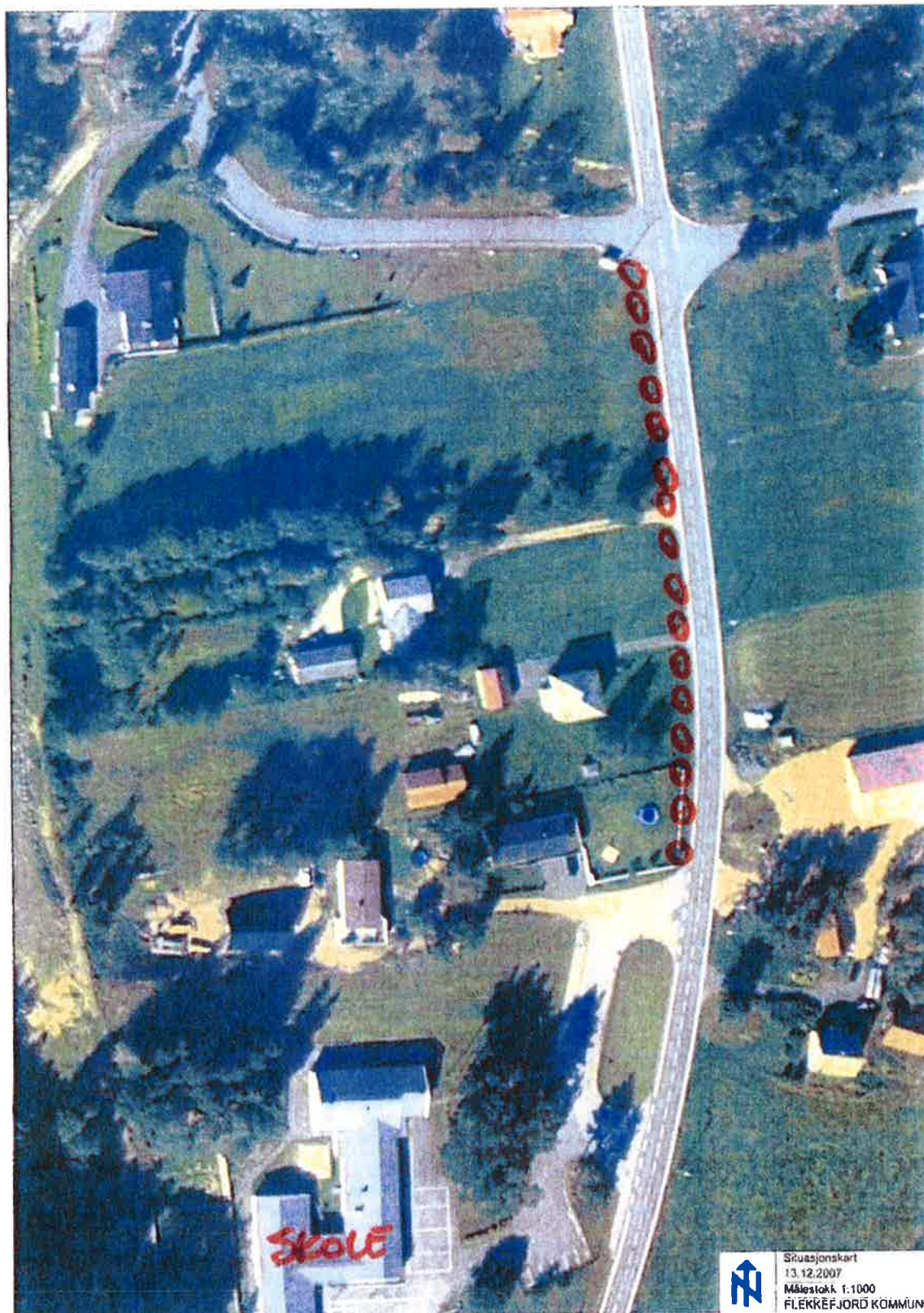


**Skisseplan**



#### A.4 Gyland skole – Gyland barnehage.

Vegsjefen har tatt opp dette som et eget prosjekt, og planleggingen vil starte i jan-08. Finansieringen kan skje som et samarbeide med vegvesenet og kommunen v/VAR-avdelingen (anlegg av nye vann-/avløpsledninger i samme trace).



Gyland skole – Gyland barnehage



### A.5 Kryss Jernbanestasjonen, Sira.

Et svært uoversiktlig og trafikalt vanskelig kryss.

Åpne områder for kjøring til/fra jernbanestasjon og parkering ved butikken.

Ingen egne arealer for gang-/sykkeltrafikken, unntatt et mindre parti under jernbanebroa.

Dårlig sikt og svært smalt for biltrafikken under jernbanebroa.

Om ikke ÅDT er skremmende høy, må man kunne karakterisere kryssområdet som *område med stor aktivitet*, og en utbedring her bør prioriteres høyt.



Sira v/avkjørsel til jernbanestasjonen



#### A.6 Grønnesvelen – Sundegt.

Eksisterende fortau langs Rv 44 er bredt nok til å kunne sette opp et fysisk skille mellom kjørende og gående trafikk.

Planen for Statoilkrysset inkluderer gjerde på strekningen Grønnesveien – Frydenlundveien, og dette er forslag om en forlengning fram til Sundegt.

Både bil- og gangveg må betegnes som høytrafikkerte veger.



Rv 44 strekningen Grønnesveien – Sundegt.



### A.7 Bybroa, utvidelse av fortau.

Med dagens bro og funksjon er det ikke mulig å utvide trafikkarealet med bredere fortau. Det finnes to aktuelle løsninger:

- a) Eksisterende bro gjøres fast. Dette krever en avklaring/utløsning av rettigheter til bedrifter og enkeltpersoner (?) nord for broa. Kan bli en kostbar affære hva gjelder rettighetene, men mindre kostnader til utvidelse av fortauene. En annen mulighet er å bygge ny fast bro.
- b) Det bygges ny åpningsbar bro. Heller ikke dette er spesielt billig hva gjelder anleggskostnader, men gir en mer fleksibel løsning. Ingen innløsning av rettigheter.

Uansett løsning er det Statens vegvesen som må ta fatt i problemene. Fra kommunens side bør dette ha høy prioritet.

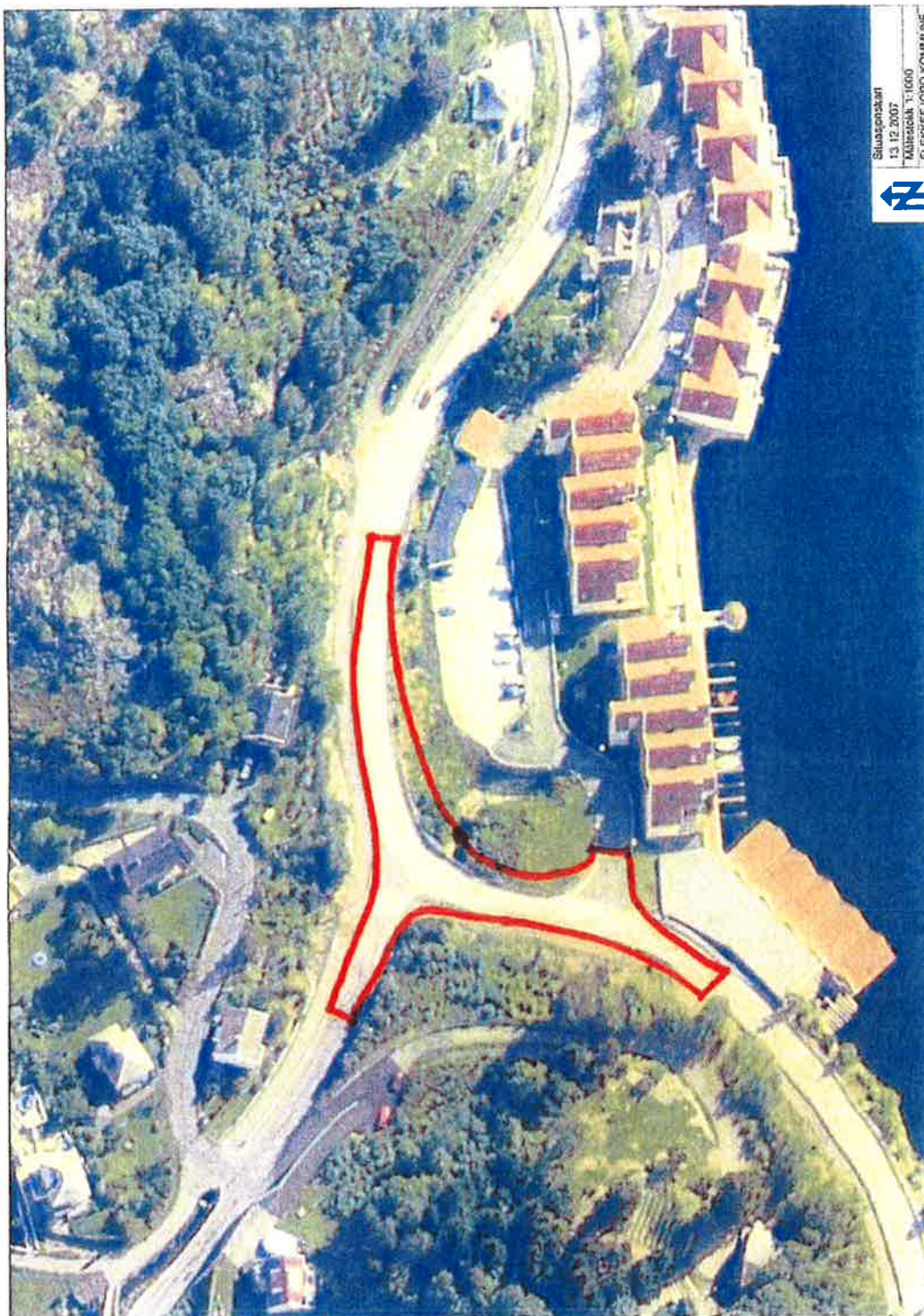


Bybroa Rv 44



#### A.8 Rv 44, kryss Tjørsvågveien.

Gang-/sykkelvegsystemet er utbygd til framtidig standard, mens vegene ligger der som tidligere. Spesielt vinterstid kan Eikebakken være svært problematisk pga stigningen fra Rv 44. Dette fører igjen til en farlig kryssing for g/s-trafikken over Eikebakken. Det er planer for en utbedring (som egentlig er en slutføring av et påbegynt anlegg), men det har så langt ikke vært midler avsatt til prosjektet.

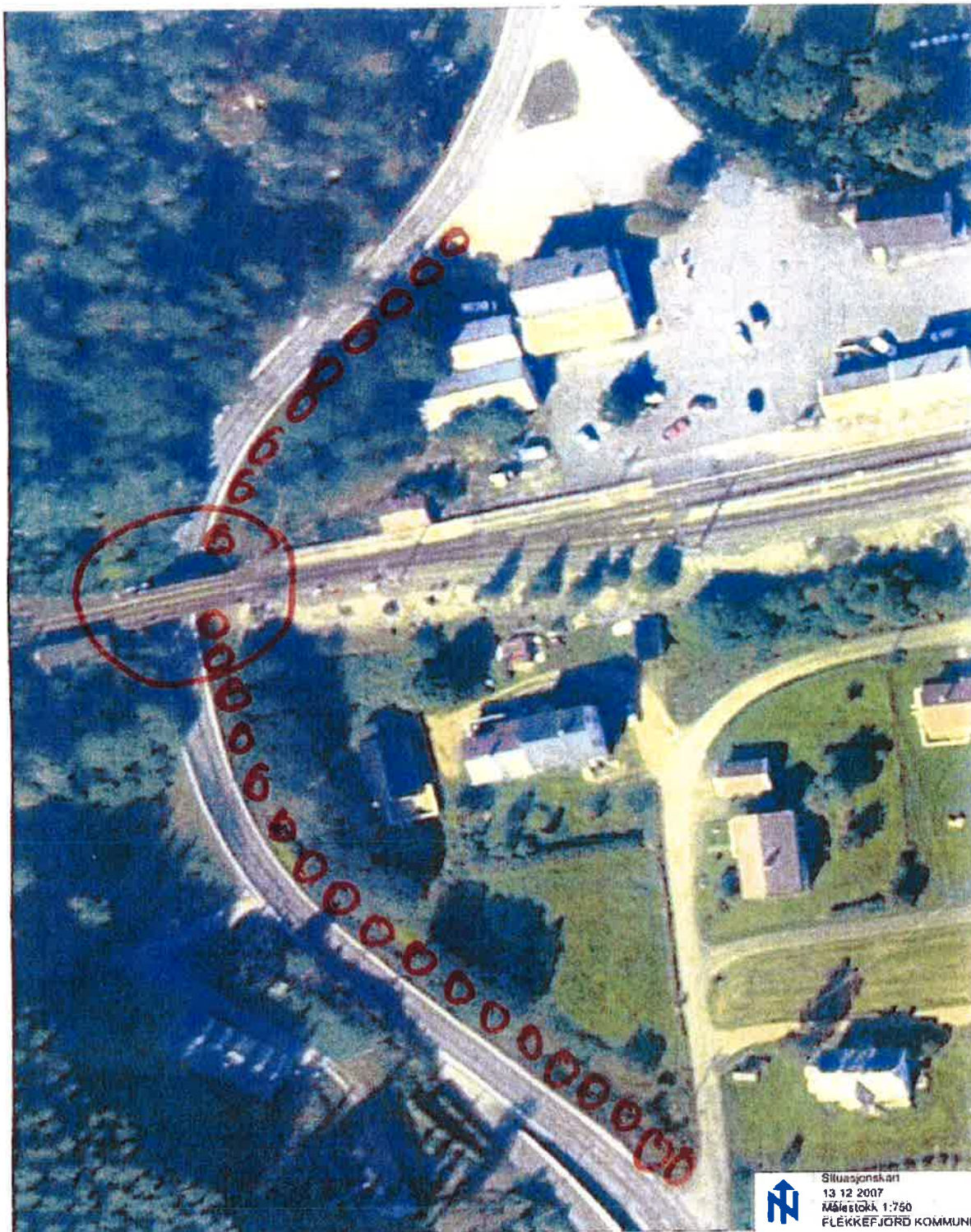


Rv 44 kryss Eikebakken



#### A.9 Rv 466 under jernbanen, Gyland.

Det er et vanskelig punkt som på mange måter kan sammenlignes med tilsvarende problemer på Sira (jfr. A.5). Må delvis ses i sammenheng med anlegg av g/s-veg fra skolen, men kan også utbedres som eget prosjekt uten at gangvegen på begge sider blir anlagt samtidig. Det er likevel ønskelig at prosjektet også tar med g/s-veg nordover til jernbanestasjonen og sørover til den kommunale vegen.

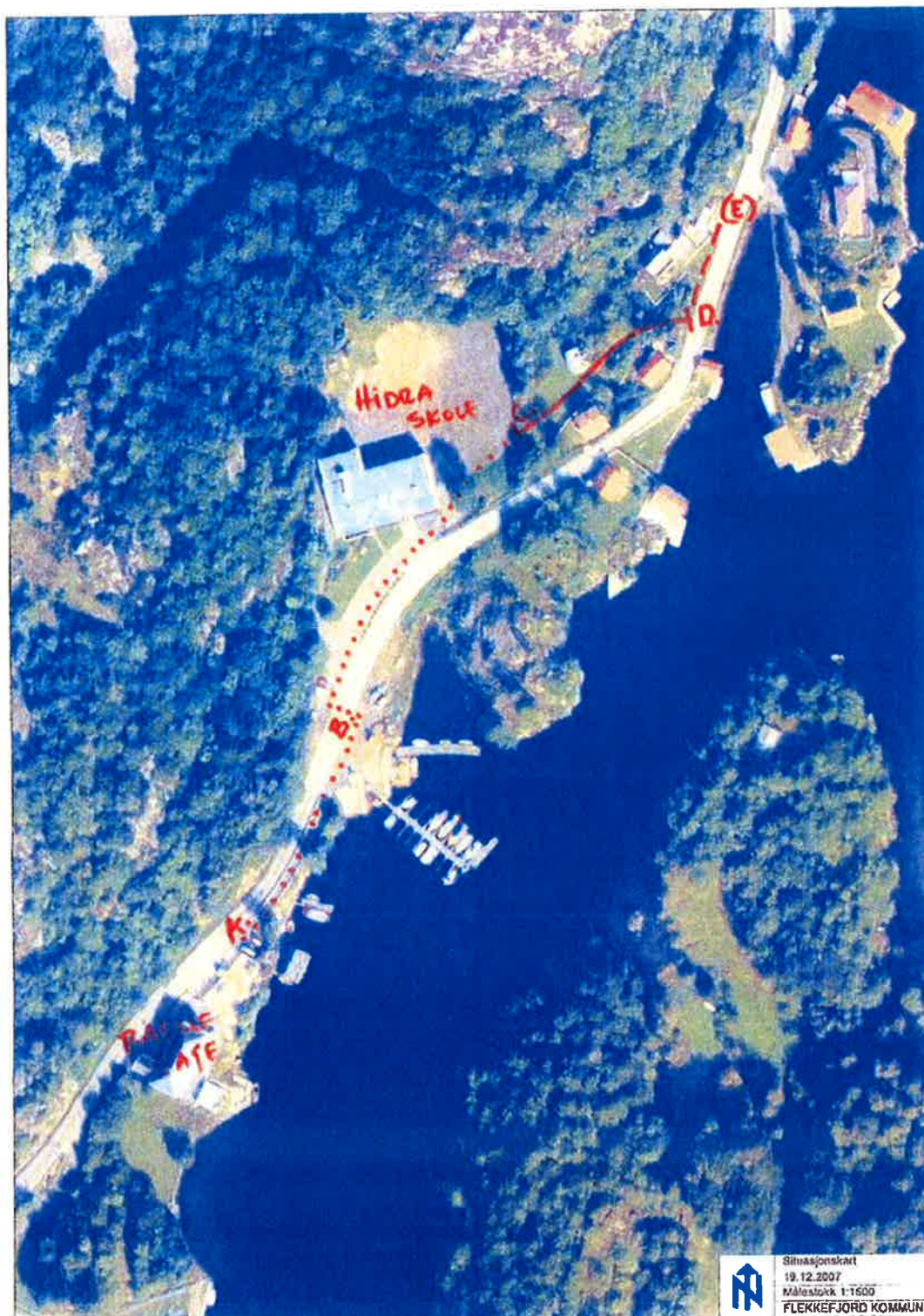


Gyland stasjon v/jernbaneundergangen



**B.1 Fv 916 Hidra skole, parsell C-D.**

Tiltaket var også med i planen fra 2000, men er så langt ikke kommet til utførelse. Hvis man oppnår enighet med grunneierne om en rimelig kompensasjon for medgått av grunn, vil anleggskostnadene ikke bli spesielt store. Tiltaket vil lede de myke trafikkanter forbi en vanskelig sving på et smalt parti i retning Eie.

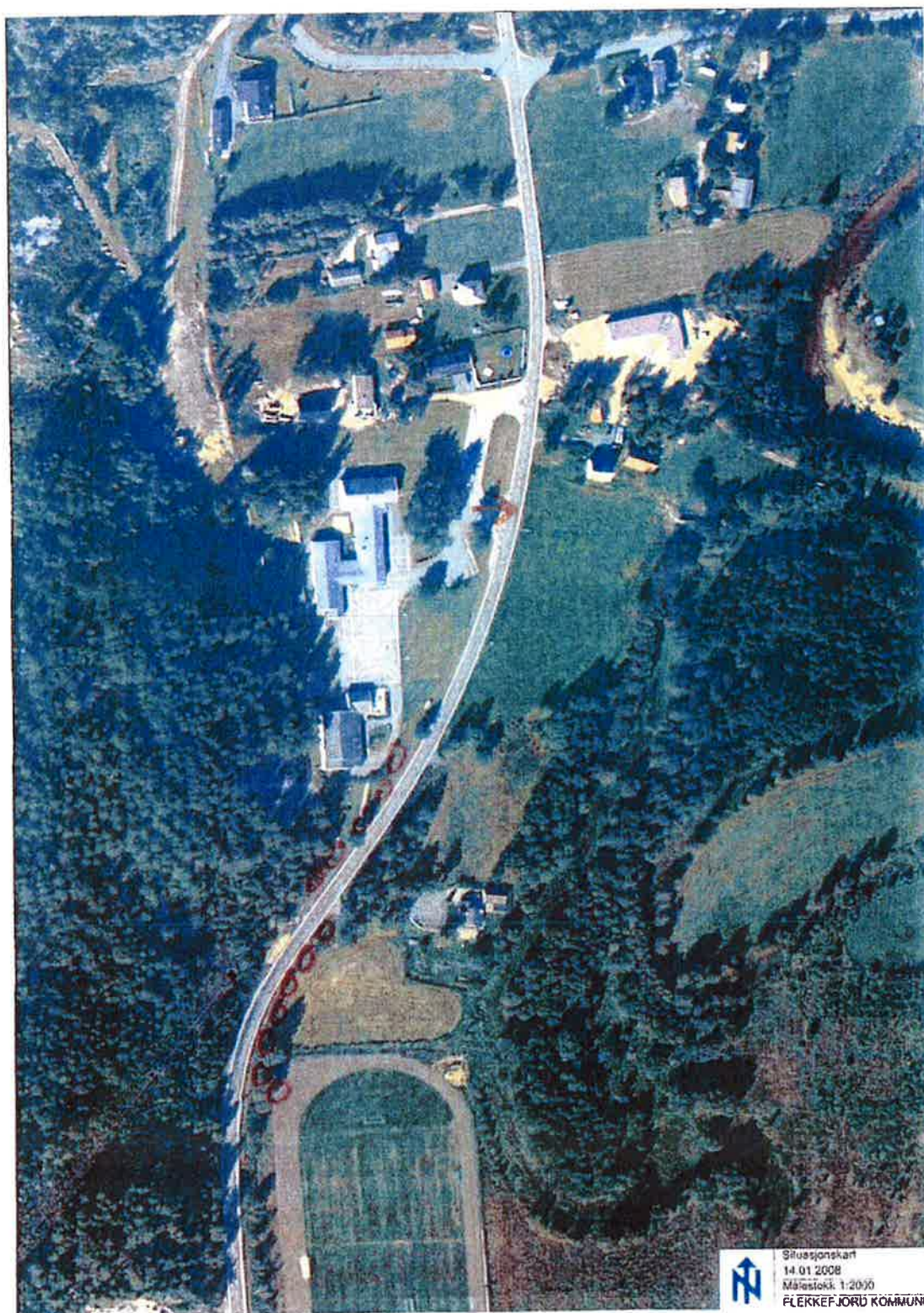


Området rundt Hidra skole



## B.2 Rv 466 Avkjørsel fra Gyland skole

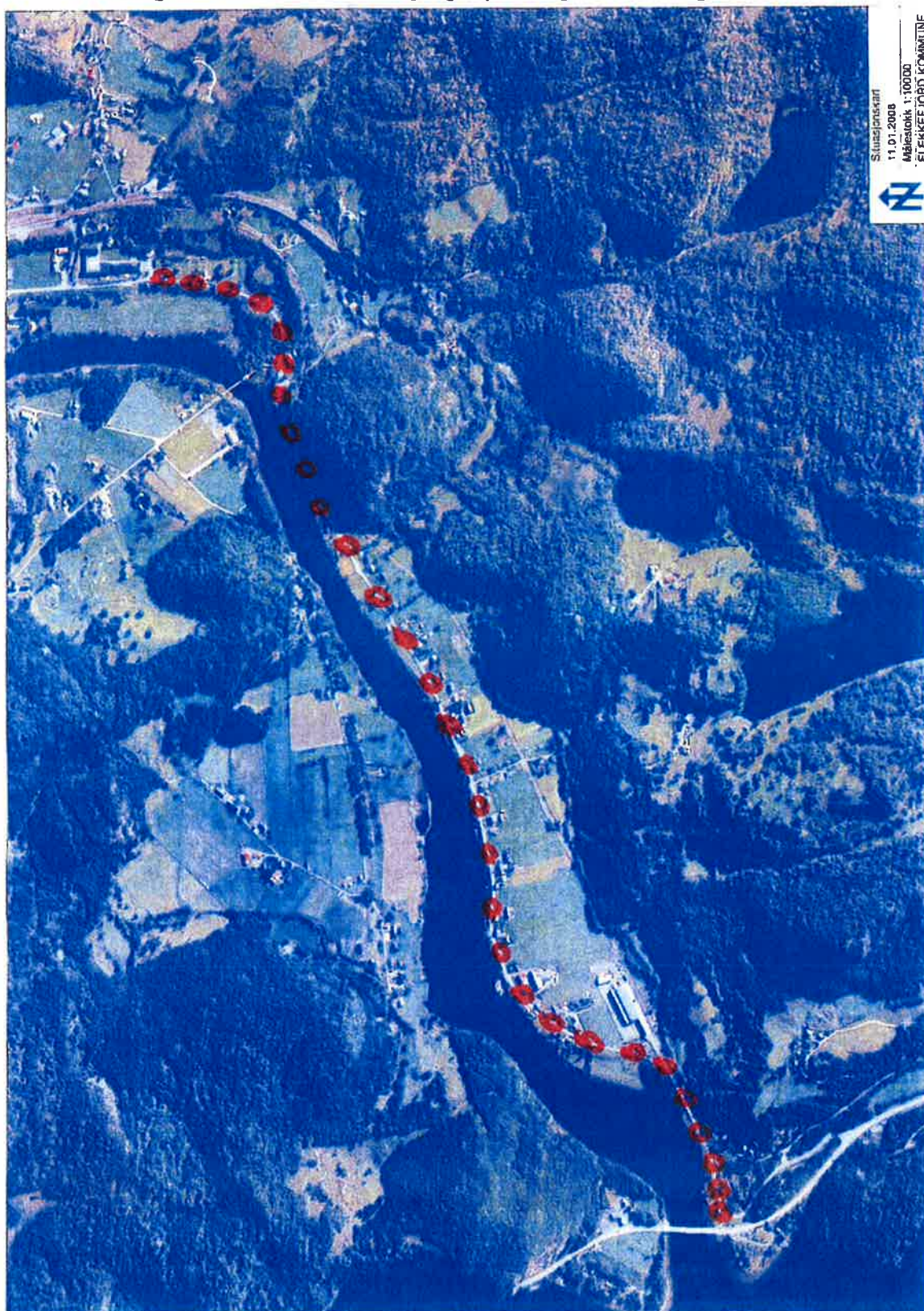
Er spilt inn lokalt. Det hevdes av farten er svært høy og at redusert fartsgrense, f.eks 30 km/t må suppleres med fysiske hindre i form av humper. Små kostnader. Bør kunne gjennomføres som del av prosjektet skolen – barnehagen.



Sikring av området rundt avkjørsel fra Gyland skole.



**B.3 Rv 467 Sira skole - Bakkekleiva – Sirnesmoen**  
Strekningen har behov for atskilt gang-/sykkelveg fra skolen og helt ut til E39.



Sira skole – Sirnesmoen (E39)

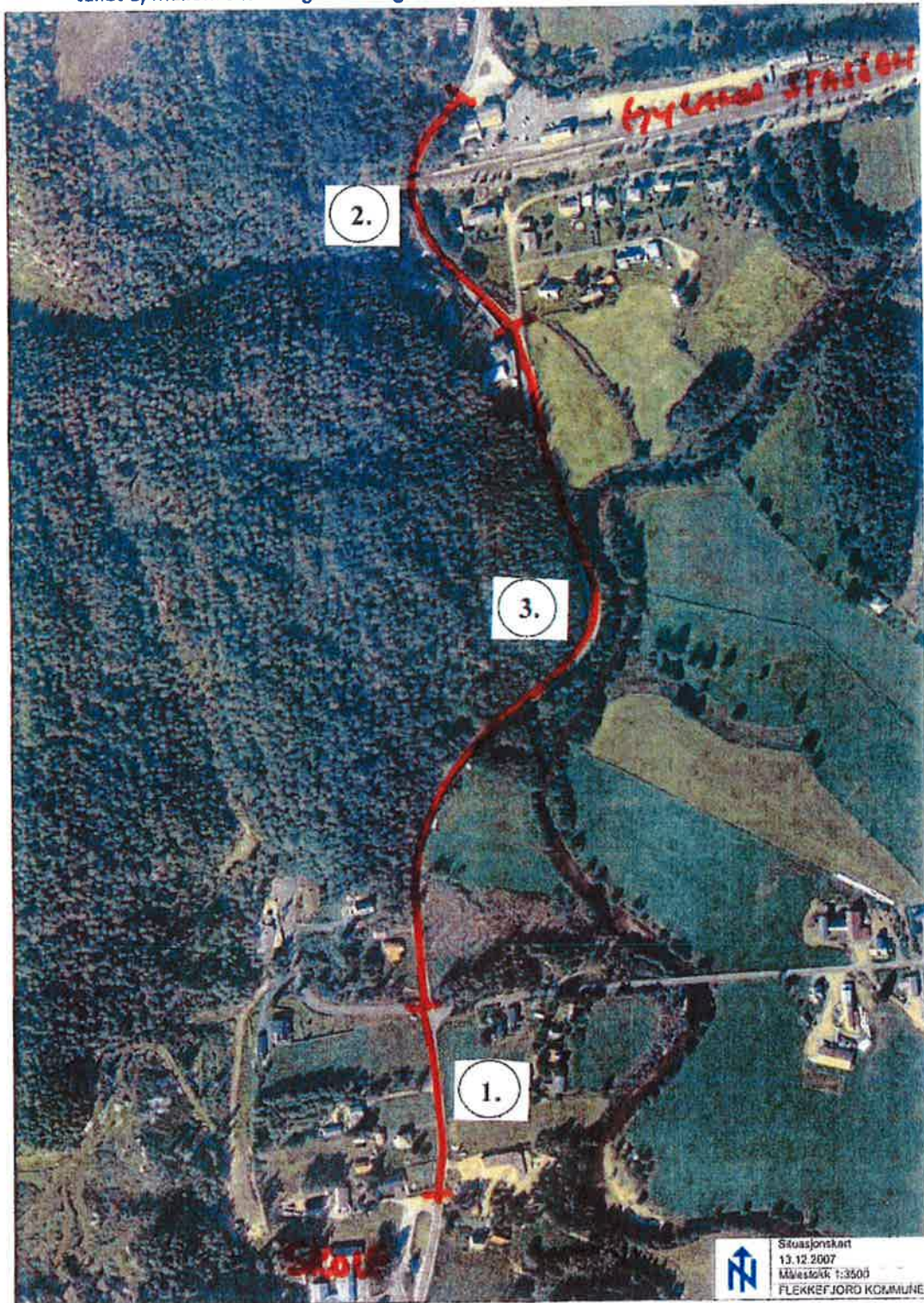


#### B.4 Rv 466 Idrettsbanen - Gyland stasjon \*)

Gang-/sykkelveg som forbinder alle de viktigste aktivitetene (unntatt hestebanen) i bygda: skole, barnehage, idrettsanlegg, butikk og jernbanestasjon.

På vedlagte kartkopi vises ikke Idrettsbanen, men den ligger like syd for skolen.

\*) Se prosjekt A.9 (her merket med tallet 2) ved jernbaneundergangen og A.4 (her merket med tallet 1) mellom skolen og barnehagen.



Gyland Idrettsbane/skolen – Gyland stasjon



### B.5 Fv 926 Tjørsvågveien, vegutvidelse

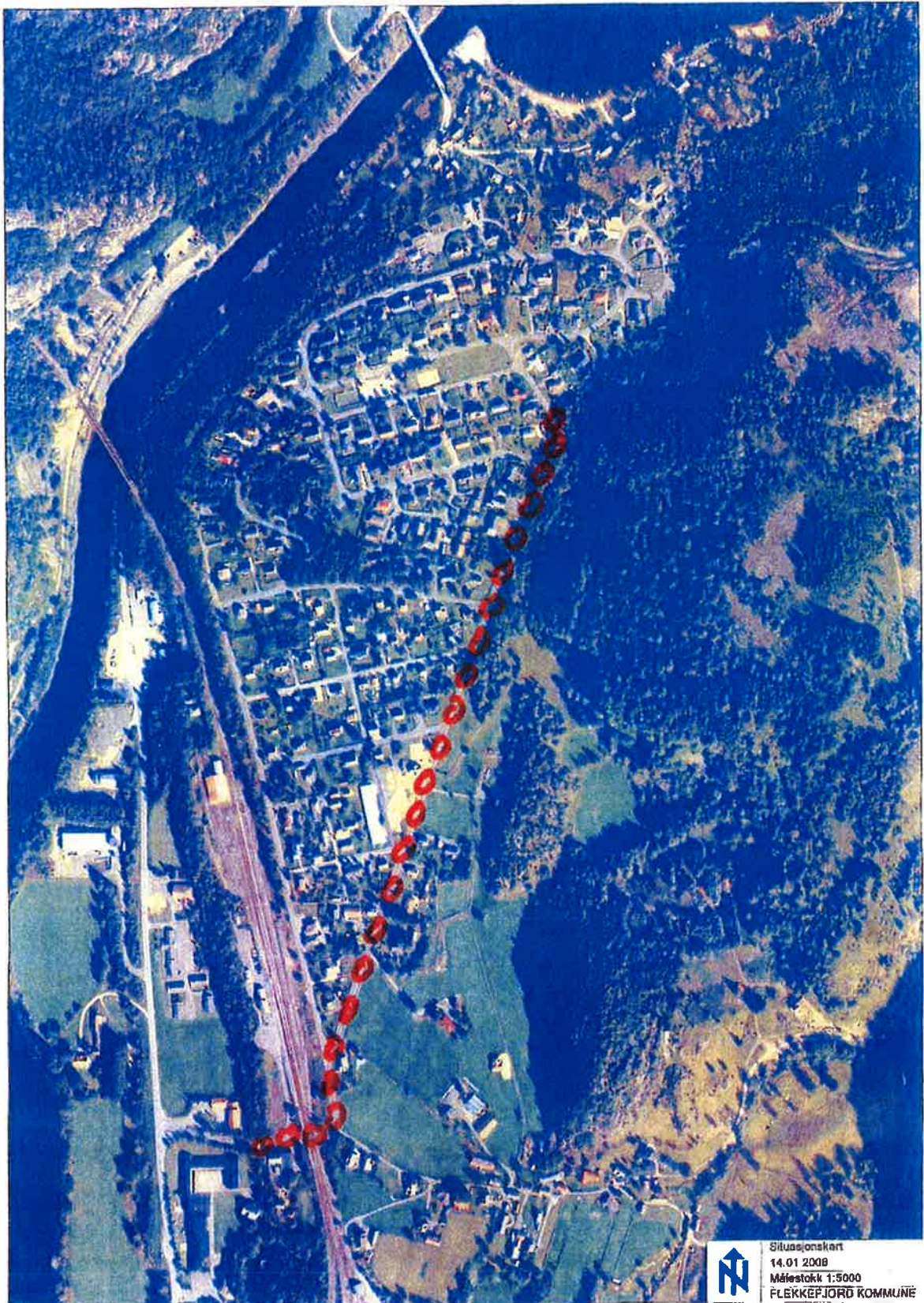
Toppen av Eikebakken. Vegen er så smal at et mindre og et større kjøretøy har problem med å møte hverandre, spesielt vinterstid. Må bygges ut over bekken.



Vegutvidelse toppen av Eikebakken



**B.6 Fv 943 Ersdalsveien, fra Sira skolen til Ersdalsbakken**  
Gjennomgående g/s-veg eller fortau fra skolen til boligfeltene.

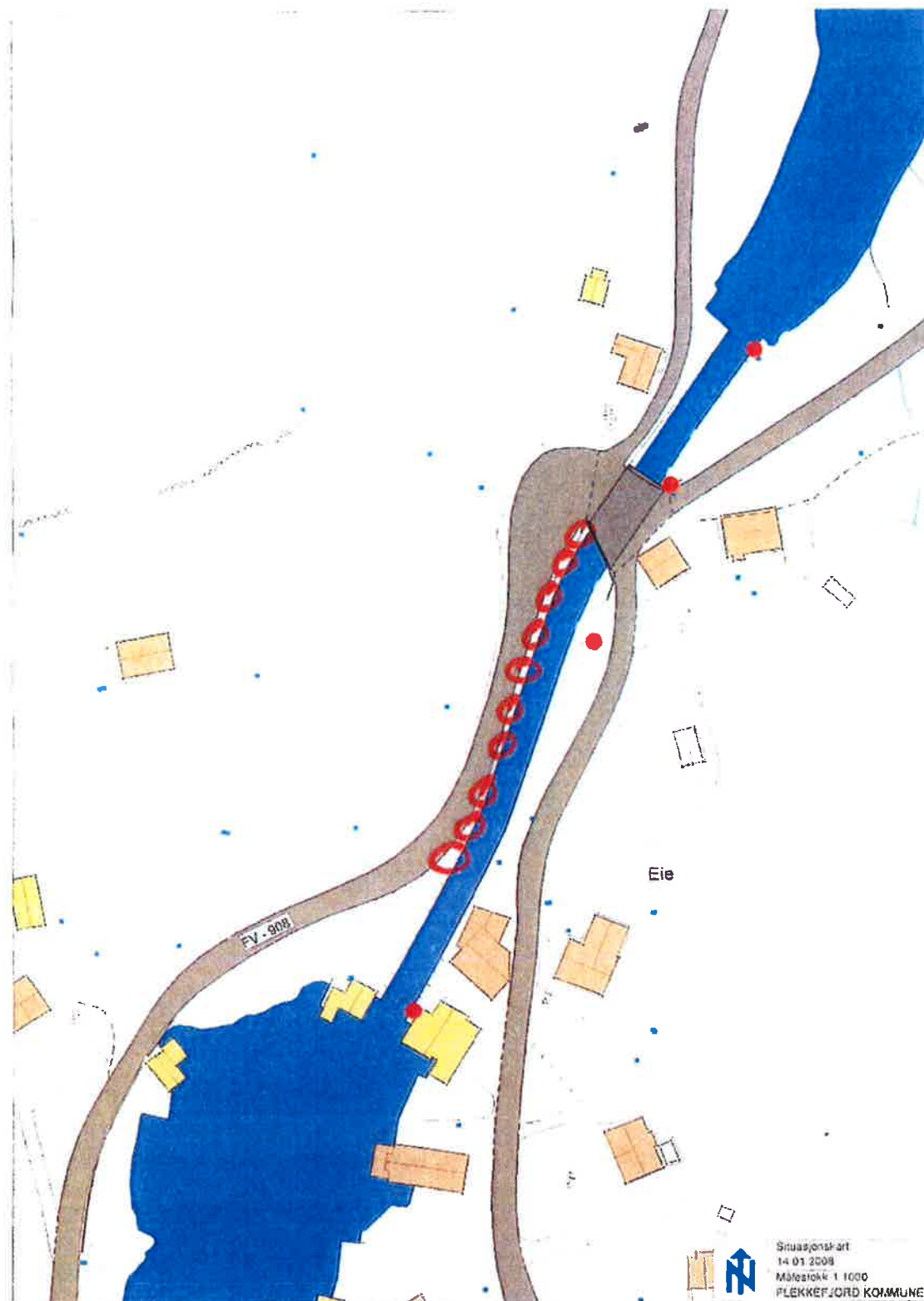


**Sira, strekningen skolen – Ersdalsbakkene**



**B.7 Fv 908 Elekanalen, oppsett av autovern**

Sikringstiltak rettet mot biltrafikken. Fremmes som forslag fordi det har vært hendelser som fort kunne ført til større uhell. Små kostnader.

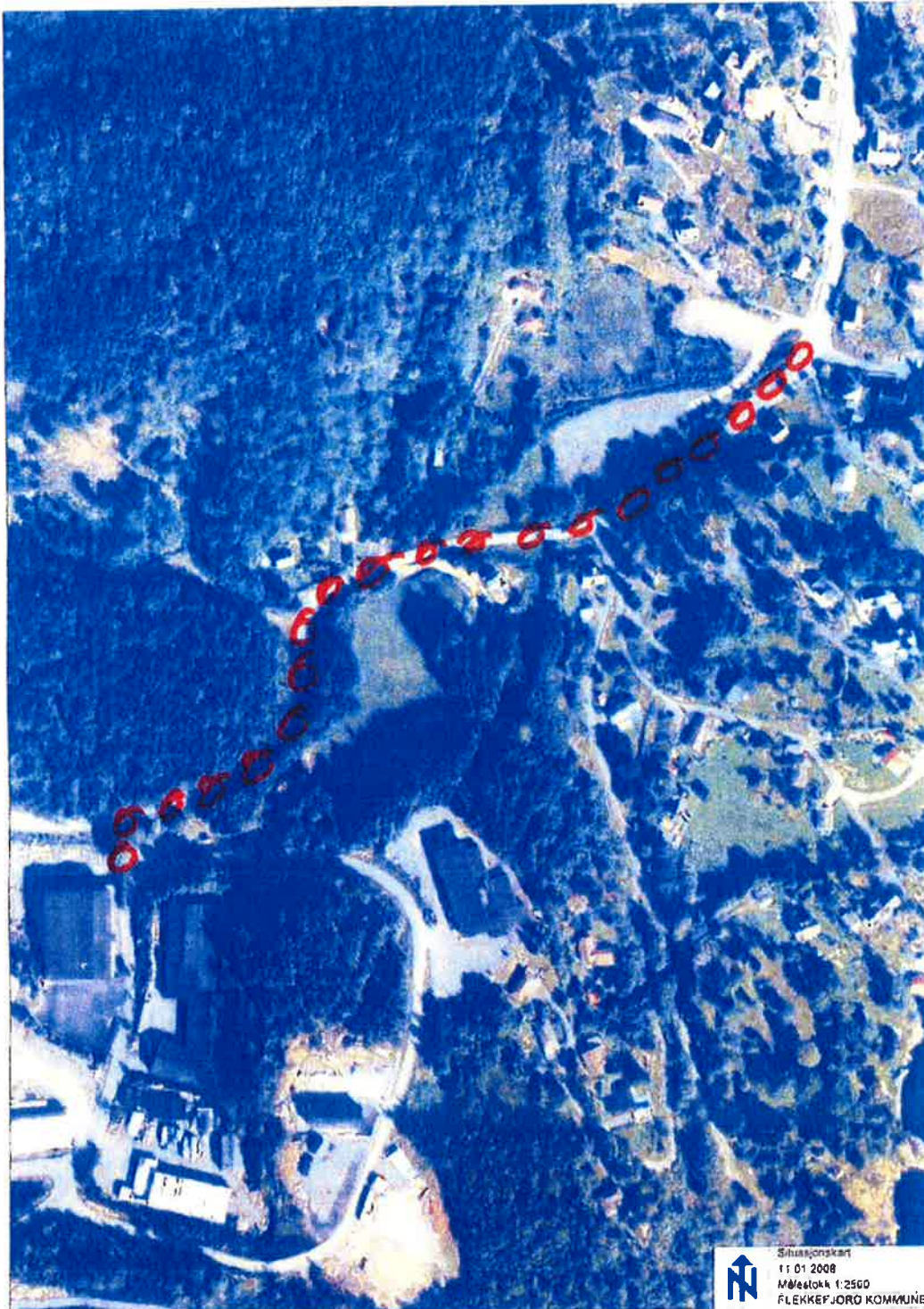


**Hidra, sikring av veg mot kanalen på Eie.**



### B.8 Rv 44 Tankveien – Svegeskogen, G/s-veg

Forlengelse av g/s-vegen til Svegeskogen industriområde. Anses nødvendig for å få folk til å bruke sykkel til/fra jobb. Industriområdet har ca. 350 ansatte hvor mange går og sykler til og fra arbeid. Det er ca 100 trailere pr. uke med transport til og fra bedriftene. Vegen er på enkelte områder så smal at det er problemer for større kjøretøy å passere. Når det i tillegg er syklende og gående i vegbanen oppstår det nesten daglig meget farlige trafikksituasjoner.



Rv 44, g/s-veg Tankveien - Svegeskogen

## VEDLEGG 1.

### Svege velforening.

- Videreføre gang/sykkelvegen langs Rv 44 fram til Svegeskogen Industriområde.

### Hidra skole.

- Høy fart forbi skolen – fartsdumper. Fylkesveg. Skiltet hastighet er satt til 40 km/t forbi skole og barnehage. Til dels store overskridelser, bla dokumentert med lasermålinger. Ønsker anlagt humper.
- Fotgjengerfelt. Ønsker malt gangfelt ved enden av gang/sykkelvegen ved skolen. Fylkesveg.
- Forlengelse av g/s-vegen nordover mot Eie. Fylkesveg. Generelt smal svingete veg med partier som er svært vanskelige (skolen-Læga og et par områder Vonheim til kanalen).
- Forlengelse av g/s-veg mot Kirkehamn. Fylkesveg. Fartsgrense på 80 km/t. Ingen sikring av myke trafikanter. Her er det flere farlige svinger der elevene må krysse vegen for å unngå å gå i den farlige "innersvingen.
- Eiekanalen. Fylkesveg. Oppsett av autovern mellom veg og sjø.

### Flekkefjord Rutebilstasjon.

- Fv 953 (tidl. E18) på strekningen Aarenesbakken – Loga stasjon: hugge trær i vegskråning for å gi bedre sikt i tillegg til anlegg av fortau eller g/s-veg.
- Rv 467 strekningen Sira skole – Bakkekleiva – Sirnesmoen: g/s-veg
- Rv 466 strekningen Gyland skole – Gyland stasjon: g/s-veg
- Aarenesplatået – Aarenesskogen: mangler fender/rekkverk på deler av strekningen som generelt er smal (henviser til brev av 16.2.2001)
- Fv 908 og Fv 910 langs Eiekanalen, Hidra: dårlig nettinggjerd mot kanalen; falsk trygghet.
- Fv 926, toppen av Eiebakken: vegutvidelse. Store kjøretøy kan ikke passere. Ofte rygging.
- Fv 943 ved Coop-butikken (avkjørsel til jernbanestasjonen). Sitat: Fra vårt ståsted synes det også påkrevd med en klarere definisjon av området ved Coop-butikken på Sira. Ved avstigning må bussene stoppe delvis ut i kjørebanelen og blokkerer kundeparkeringen. Vogntog som leverer varer må rygge over det arealet som myke trafikanter – herunder skolebarn til og fra boligområdet på Prestmoen – er henvist til. Det skal også nevnes at det mangler lys i jernbane-undergangen like ved, og at parkerte biler i krysset opp til jernbanestasjonen skaper farlige situasjoner i et ellers uoversiktlig trafikkbilde.
- Fv 933. På vei ned fra ICA butikken på Drangeid mot gml E-39 er det fortau som avbrytes av parkeringsplass før fortauet fortsetter mot Loga. Parkerte biler fører til at myke trafikanter må svinge eller gå ut i kjørebanelen i kryssområdet.

### Åna-Sira interkommunale skole.

Samarbeidsutvalget har gitt slikt innspill:

- *Ved skolens utkjørsel vokser det en del trær og busker som tar mye av sikten i begge retninger. Dette er en situasjon som må tas hånd om både på forsommeren og høsten ved skolestart..*
- *I krysset mellom Rv 44 og veien til Roligheten er det en uoversiktlig sving. Fjellknatten med bevoxsning som omkranses av riksveien, bør fjernes.*
- *Sikten i bakken mellom krysset ved Rv 44 og Midtbø, er dårlig i den tida trærne har lauv på. Trærne bør fjernes for å bedre sikten.*

### Litledalen barnehage.

Den kommunale delen av Søylandsveien fra Søyland skole og oppover må få fortau eller g/s-veg. Brukes mye av barna i barnehagen til turgåing eller til/fra Søyland skoles gymsal.

### Sira barnehage.

- *Utkjørselen av parkeringsplassen ved Sira Skole. Er uoversiktlig, spesielt oversikten på venstre side. Er en hekk og en sving som dekker oversikten, som gjør at en må langt ut i veien, for å se om det kommer biler eller annet. FARLIG KRYSS.*
- *Fartsgrensen på samme sted, altså fra Arken til krysset ved Flekkefjord sparebank, avd. Sira. Den er pr dags dato 50 km/t, men vi ser at biler og traktorer kjører opp mot 80 km/t her. FARLIG med tanke på skoleelever som ferdes her, samt biler som skal ut fra parkeringsplassen ved Sira skole.*
- *Er dårlig med fortau på Sira generelt, men spesielt hele Sirnesveien, Prestmoveien og Planteskogveien, burde vært fortau, med tanke på mange skoleelever og andre som går her.*

### **Sira skole.**

21.2.06 ble det, på oppfordring fra ledelsen ved Sira skole, avholdt en befarings- foruten representanter fra skole deltok Sira vel, Statens vegvesen og vegseksjonen i Flekkefjord kommune. Nedenfor gjengis referat fra befaringsen (kulepunktene er satt på av meg):

#### **A. Sirnesveien, fra E39 til innkjøring Sira skole, riksvei 467**

*Beskrivelse:*

*Veien har varierende bredde og er stedvis så smal at det ikke er mulig for bil/bil eller buss/bil å passere hverandre. Møteplasser er ikke skiltet eller markert på annen måte. Hastighetsbegrensning 50 km. Veien har ikke på noen strekning fortau eller annet skille mellom myke og harde trafikanter. Veien er svært utilfredsstillende opplyst, med stor avstand mellom lyktene og dårlig lys i lyktene. Særlig farlige strekninger er Kleiva og Bakke kirke. Skolebarnskilt er plassert ca 300m fra innkjøring til skolen til tross for at hele veien er atkomstvei til skolen.*

*Anbefalt tiltak:*

*Det ville vært gunstig å skille trafikantgruppene fysisk, f eks ved at deler av veibanen avsettes til fortau med autovern mot biltrafikken, og at møteplasser og passeringstrekkninger var tydelig markert. Fra oppsittere langs denne veien hører vi at det er lansert planer om utvidelse av veibanen for å muliggjøre fortau eller gang-/sykkelvei. Vi har ikke sett dette konkretisert i noen plan.*

*Dersom en ikke anser det praktisk mulig/ønskelig på denne måten å få til et slikt fysisk skille, må som et minstekrav:*

- *Veibelysningen utbedres til høy standard og*
- *Veien skilles med hastighetsbegrensning 30 km og skolebarnskilt fra Kleiva til nord for krysset med Erdsalsvn. Særlig tett frekvens på lysstolper forutsettes ved de smaleste partiene Kleiva t o m innkjøringen til skolen.*

*Det må tas særlige hensyn til at badeplassen ved Ansteinsholmen snart skal tas i bruk.*

#### **B. Lende og Bakke bru**

*Beskrivelse:*

*Også her er det smal veibane på alle veier, ikke fortau, dårlig belysning og utilfredsstillende skilting.*

*Anbefalte tiltak:*

*Hastighetsbegrensning 30 km på alle veiene fra 200 m før Lende-krysset. Skoleveiskilting sammen med hastighetsskilt.*

#### **C. Osen, fylkesvei 901 og riksvei 467 fra brua til innkjøring skolen.**

*Beskrivelse:*

*Veien har tillatt hastighet 80 km t. Den er stedvis svært smal og uoversiktlig og dessuten dårlig belyst. Særlig farlige punkter er:*

- *Jernbaneundergangen, der veibredden er netto 4,3 m (totalbredde fra steinfylling til autovern 5m) og der veien svinger skarpt.*
- *Avkjøringen fra brua, der det munner ut veier fra boligområde.*

*Anbefalte tiltak:*

- Hastighetsbegrensning 30 km t fra avkjørsel til Rannestad, ca 100 m på nordsida av brua til 200 m sør for jernbaneundergang,
- Skoleveiskilt sammen med hastighetsskilt, deretter hastighetsbegrensning 50 km fram til ny 30 km sone.
- Veibelysning utbedret til høy standard. Særskilt belysning ved jernbanebru.

#### D. (mangler)

#### E. Prestmoveien, fylkesvei 943

##### Beskrivelse:

Det er påbegynt fortau langs veien fra undergangen til det opphører v nr 13 a. Fortauet er dels svært smalt. Veien er dårlig opplyst.

##### Anbefalte tiltak:

- Forlengelse av fortau fra nr 13a nordover mot Tuedalen.
- Utvidelse av fortau sørover fra 13a forlenget til Ersdalsveien mot jernbaneundergangen. (Eget punkt om jernbaneundergangen).
- Veibelysning utbedret langs hele Prestmoveien til høy standard.

#### F. Planteskogveien, kommunal vei

##### Beskrivelse:

Veien er uten fortau og dessuten utilfredsstillende opplyst.

##### Anbefalte tiltak:

- Veibelysning utbedret til høy standard.

#### G. Området Jernbaneundergangen i Ersdalsveien/parkeringsplassen og vareleveransen v COOP/oppkjørselen til Sira stasjon.

##### Beskrivelse:

For ca 80 av Sira skoles ca 100 elever er dette atkomsten til skolen. Trafikksituasjonen i dette avgrensede området er meget uoversiktlig, med

- vareleveranser til COOP, til dels med store lastebiler/semitrailere,
- kundeparkering til COOP med front mot butikklokalene,
- bussholdeplass og
- busstrafikk til og fra stasjonen samt
- bil- og busstrafikk i jernbaneundergangen.

Området er svært dårlig opplyst, og det er ikke noe sted noe fysisk eller annet markant skille mellom myk og hard trafikk. Området er uryddig definert i forhold til hvilke areal som nyttes til hvilke formål.

##### Anbefalte tiltak:

På noe lengre sikt bør hele dette området omreguleres grunnleggende med sikte på klare definisjoner og effektive skiller mellom trafikantgruppene, og mellom

- Kundeparkering til COOP
- Vareleveranse til COOP
- Gjennomgangstrafikk til jernbanestasjonen og til Prestmovn/Ersdalsvn.
- Atkomst til gang- og sykkelvei til skolen.

I en slik omregulering peker nederste del av stasjonsarealet seg ut som parkeringsplass for COOP. Og vareleveranse må foregå med innkjøring mellom butikkbygget og jernbanefyllinga.

##### Som umiddelbare tiltak gjennomføres:

- Heving av fortau i undergang til godt over kjørebane, sikring mot fortau med autovern.
- Belysning av gang- og kjørebane før, i og umiddelbart etter jernbaneundergang
- Hogst, rydding og belysning av området rundt telefonkiosk og sykkelparkering
- Regulering av "skolebakken" til gang og sykkelvei med bom i begge ender. (Plassering av bom i veien sørlige ende vurderes særskilt, enten ved Signesminde eller ved kirkegården).



- Skilting med hastighetsbegrensning og skoleveiskilt samt varselblink ved jernbaneundergangen.

### Søyland skole.

Skolens samarbeidsutvalg har slikt innspill:

1. Den mye omtalte muren som er ved siden av gang og sykkelsti like ved skolen. Foreldre er bekymret for at den en dag kan rase ut. Det er et sterkt ønske om å sikre denne.
2. Samarbeidsutvalget er også opptatt av at skoleveien for Lilleheia elevene må sikres bedre. Det er ingen fortau fra Lilleheia og nedover bakken. Krysset ved Eikebakken er også farlig og uoversiktlig. Det er nå en del skolebarn som ferdes alene om morgenen fra Lilleheia til Søyland Skole og i årene som kommer vil det bli enda flere som skal gå denne strekningen.
3. Det er ønske om et skilt på denne strekningen som opplyser at det er skolebarn som ferdes.

### Grønnes barnehage.

Barnehagen sendte ut et skjema til foreldrene der de ba om tilbakemelding på tre spørsmål:

1. Hvordan opplever dere veien fra krysset Rauliveien/Grønnes og ned til barnehagen?
2. Har dere opplevd noen nestenulykker?
3. Hva kan vi som foreldre gjøre for å få en tryggere vei?

Besvarelsene på spørsmål 1 varierer fra at "vegen er smal, uoversiktlig og mørk" via "helt grei så lenge alle billister holder fartsgrensa og alle gående er flinke til å bruke refleks" til "ok".

På spørsmål 2 svarer de fleste nei, men en god del av foreldrene har opplevd episoder som de karakteriserer som nestenulykker.

Av de som opplever vegen som farlig gis det mange råd om hva foreldrene kan gjøre for å få en tryggere veg:

- Kjør forsiktig, Skilting med "barn leker" og "Grønnes barnehage", Bruk refleks, Speil i svingen, Spreng bort fjell, Senk farten, bruk 5 min ekstra tid når man bringer/henter barna, Anlegg av fortau og humper

### Abelnes velforening.

- Veilys i "Abelneskrysset"
- Veilys på strekningen Abelnes - Kvellandstrand

### Rolf Kvavik.

1. Bussene i parken bør ha holdeplass på andre siden (v/gamle Bedehuset). Dermed går det an å kjøre ut på forkjørsvegen fra Nesgaten.
2. 30 km/t fra Trolldalen til Eikebakken (der kjøres for fort på forkjørsvegen i byen slik at det er vanskelig å komme ut fra sidevegene).
3. Krysset Brogt/Jernbanevegen må der gjøres noe med (v/Shell). Det er vanskelig å komme ut fra Jernbanevegen inn til sentrum da trafikken ned Trolldalen holder for stor fart.
4. Skiltingen opp Nygaten om at dette er envegskjøring er for dårlig merket. Jeg har kontor med utsikt over dette krysset og daglig kommer det 6-7 biler opp Nygaten og ut i Brogaten.
5. V/Spor 2 er det for dårlig skilting om hvem som har vikeplikt bla fra Rema 1000.
6. 10 km/t v/Spor 2, gjennom p-plassene til Spor 2 (gjelder også andre p-plasser i byen).
7. Der er for mange biler parkert i Fjellgaten og spesielt utenfor gamle Heggland Trykkeri. Her kommer ikke brannbilen forbi til daglig.

### Flikka vel.

På vegne av Flikka Vel vil i med dette brevet forsøke å gi en beskrivelse av de trafikale problemene vi har her på Flikka, og nødvendigheten av fartsregulerende tiltak.

Det bor ca 120 – 140 mennesker her på Flikka/Lavoll; flest om sommeren siden en del av husene er feriehuse. I tillegg til at det er mange barnefamilier som bor her, øker antall unger betydelig i feriemånedene. Der også da problemene er størst.

Det har i lang tid vært et betydelig problem at det kjøres altfor fort på fylkesveg 953 som går gjennom bygda. Fartsgrensen her er 50 km/t, men det er ikke hovedproblemet at denne ofte ikke blir overholdt. Det har seg nemlig slik at flere steder på den forholdsvis korte strekningen vil det være direkte livsfarlig å være myk trafikant selv om trafikker skulle passere i 50 km/t. Her ligger flere av husene så nær inntil vegen at nederste trappetrinn går rett ut i vegbanen. Ingen bliførere ville klare å stoppe om en liten unge skulle komme løpende ned en slik trapp.

For noen år siden ble det også opparbeidet en kommunalt tilrettelagt badeplass her på Flikka. Denne er etter hvert blitt så populær at det også kommer barnefamilier fra nabobygdene for å bade her. Denne stranden ligger bare noen meter fra fylkesvegen og da er det mye aktivitet både på og ved vegen, noe som kan skape mange farlige situasjoner.

Et annet viktig moment som må nevnes er at denne vegen fungerer som skoleveg for flere unger. Det går nemlig ingen skolebuss her. Vegen er dessuten smal og har verken fortau eller bred skulder. Vegbelysning er det også dårlig med.

Lavollbakken, som følger etter den aktuelle strekningen, er visstnok beskrevet som verneverdig i en bok som Vegvesenet har gitt ut. Dette vil sannsynligvis føre til enda mer trafikk i området.

Vi har nå forsøkt å beskrive problemene, og vil nå gå over til å se på løsningene. Som nevnt tidligere er 50 km/t fartsgrensen her. Dette er etter vår oppfatning altfor høyt, da farten som regel er høyere og heller ikke reduseres forbi de tidligere nevnte problemområdene. Vi har forsøkt med egne infoskilt som opplyser om at små barn leker i og ved vegen, uten at det har gitt nevneverdig resultat. Som det fremgår av vedlagte kart, er også en god del av vegen gjennom bygda en helt rett strekning. Det er også der vi opplever at mange ignorerer både fartsgrensen og de skilt vi selv har satt opp. Så på bakgrunn av dette mener vi at det bare er ved hjelp av fartsdumper at hastigheten kan gå ned på et nivå som gjør det noenlunde trygt for myke trafikanter. Det er vårt håp at vi med dette brevet kan få til en dialog med de rette instanser, slik at vi sammen kan være med på å sørge for at våre barn kan vokse opp i et trygt nærmiljø. Vi har absolutt ingen å miste.

### Gyland skole.

Samarbeidsutvalget /Miljøutvalget ved Gyland skole har i møte 14.2.2007 behandlet trafikkspørsmål som vedrører skolen og barn som ferdes i trafikken. Vi viser til tidligere innsendte forslag til utbedringstiltak og svar (19.10.2006) ang. prioritering.

Gyland er dessverre ikke tilgodesett med tiltak på mange år, til tross for flere innspill bl.a. fra Samarbeidsutvalget ved Gyland skole.

I møtet 14.2. 07 har vi prioritert fra tidligere innsendte liste og ber om at følgende tiltak blir tatt med i trafiksikkerhetsplanen:

**1. Undergang jernbanen Rv 466 ved Gyland stasjon.** En meget trafikkfarlig plass fordi vegen er for smal for to store kjøretøy. Selve veitraseen er uoversiktlig da murveggene har en feil vinkel i forhold til vegbanen. Det har vært kollisjoner her med personskaide og det er vært flere nære på tilfeller. Her ferdes barn til fots og på sykkel. Sykkel/gangsti må legges i egen rørtunnel (?) gjennom steinfyllingen. Utbedringen er omfattende og vil kreve nært samarbeid med NSB, men SU mener kommunen ikke lenger kan overse den betydelig trafikkfare undergangen representerer. Ved utbedring vil man i tillegg til å fjerne en stygg trafikkfelle, kunne få senke veibanen så høyden under tunnelen kan økes fra 4,0 meter til 4,3 m (standard). Gjentatte ganger har høye vogntog måtte ty til farlig rygging og omkjøring på fylkesveien om Gyland kirke.

**2. Veilys.** Dette er ofte enkle tiltak med god virkning for mange. Stolper er det som regel nær der nye lys ønskes. I det tidligere innsendte forlag omtaler 7 steder lys. Kostnadene kan reduseres ved for eksempel at lyset slukkes med automatisk tidsbryter kl 23. Om natten er det sjeldent at barn ferdes langs mørke veistreknninger, men til og fra skolen er det behov for opplyst vei.

### **3. Gang sykkelsti Gyland skole – Gyland stasjon.**

Dette har vært en gjenganger som har versert som utbedringstiltak i nærmere 30 år. Spørsmålet ble høsten 2006 tatt opp igjen av småbarnsforeldre i Kongevoldområdet. Største er f.t. behovet fra skolen til krysset Grøtteland/ barnehagen. På denne strekningen ferdes daglig skolebarn til og fra skolen, på turer til og fra barnehagen eller når de skal på tur for eksempel i skogen. Aller helst bør



gang/sykelsti anlegges på hele strekningen Gyland skole – Gyland stasjon, inkludert utbedring av veien under jernbanen omtalt i punkt 1.

Denne prioritering anser Samarbeidsutvalget som et minimum av trafiksikkerhetstiltak som bør gjennomføres så snart som mulig. Det betyr ikke at de andre tiltakene som er nevnt i oversikten fra høsten 2006 er lite aktuelle. Noen av dem som for eksempel et lite autovern på ei bru på Fossdal, blir tatt opp av beboerne der.

Samarbeidsutvalget ber innstendig om at ovennevnte tiltak tas med i trafiksikkerhetsplanen for Flekkefjord kommune.

### "Alle småbarnsfamilier i Gyland".

Innsenderne savner et fortau/gang-/sykelsti fra strekningen Gyland stasjon til Gyland skole v/idrettsbanen. Argumentasjonen er stort sett den samme som det samarbeidsutvalget ved Gyland skole har hitsatt. Kravet er sikring av de myke trafikanter med anlegg av fortau/gang-/sykelsti og/eller fartshumper ("Å redusere farten med et nytt skilt fra for eksempel 40 km/t, kommer til å ignoreres akkurat like mye som det nåværende gjør").

Innsenderne krever i alle fall fartshumper ved inn-/utkjøringen til Gyland skole, og strekningen Gyland barnehage – Gyland skole må ha førsteprioritet.

Småbarnsfamiliene har også foretatt en vurdering av fartsnivået en nærmere angitt dag, og hevder at "9 av 10 hadde mistet sertifikatet om det hadde vært fartskontroll her i dag. Halvparten av disse ville også fått fengselstraff. Farten til bilene var nærmere 150 enn 50 km/t". Det vites ikke på hvilken måte farten er kontrollert, men det er unektelig forskjell på hastigheter på 150 km/t satt opp mot de skilte 50 km/t!

### Drangeid vel.

- Utbedring av kommunal veg over Aarenesplatået. Anlegg av noen flere fartshumper.
- Oppsett av autovern på toppen av Dalebakken (tidl. E18, nå Fv 953)

### Rauli barnehage.

- Rauliveien fra kryss Abaldalveien til Sunde skole. Fortauet må sikres med autovern. Peker på at det er stor trafikk på veien med to nye barnehager samt oppføring av nytt boligfelt i Rauli Sør.
- Ber også at man ser på strekningen ovenfor kryss med Abaldalveien (også her fortau).

### Osen transport.

Området Sira samvirkelag er et trafikkmessig kaos fra morgen til kveld. Alle skolebarna fra Prestmoen passerer der, samtidig kjører mange foreldre barna sine til skolen og setter dem av her. De barna som sykler får ikke lov til å kjøre ned skolebakken, derfor blir syklene satt hulter i bulter her v/telefonkiosken. Trailere som leverer varer til S. laget står på tvers i kjørebane her for å få leverte varer til butikkkrampa bak butikken. Busser stopper her for av og påstigning og levering av varer til S. laget. Kunder til butikken og postkontoret parkerer langs fronten av butikken og ved avsluttet ærend rygger de ut i kjørebane. Alt dette skjer samtidig som den vanlige trafikken til bygda passerer, dvs. busser, lastebiler, tømmer biler, store traktorer m/hengere, personbiler, i en vegbane med jernbaneungang og en sving sånn at store kjøretøy må bruke to kjørefelt for å komme rundt. **DETTE ER KAOS OG TRAFIKKFARLIG!**

Gang og sykkelveger langs de sterkt trafikkerte veiene på Sirnes – Sira skole og Sira skole – Ersdalsveien er påkrevd. Men dersom standarden blir så lav at buss og lastebil ikke kan passere uten at den ene må opp på fortauet for å passere (det er sånn det ble etter anlegging av fortau langs deler av Prestmoveien), bør fortauet sløyfes og erstattes av malt stripe.

Fortau/gang-sykelvei er påkrevd opp Tøribakken (fra Liktua til S. laget). Folk fra eldresenteret går med rullator til bank, post og butikk.

Gatelys må kompletteres i byggefeltet og på mye brukte turveier. Ujevn belysning er livsfarlig.

Busker og trær må skjæres ned i samsvar med gjeldende regler. Det er viktig for sikkerheten til både gående og kjørende.

## VEDLEGG 2.

### 1. Faktorer som kan ha medvirket til at ulykken skjedde.

Trafikant:	97 %
Kjøretøy:	33 %
Veg:	61 %

### 2. Faktorer som kan ha medvirket til skadeomfanget.

Trafikant:	60 %
Kjøretøy:	68 %
Veg:	67 %

Man har også splittet opp hver kategori i årsaker og funnet:

### 1. Faktorer som kan ha medvirket til at ulykken skjedde.

#### Trafikant:

- Hastighetsnivå 58 %
- Trøtthet 26 %
- Manglende kontroll over kjøretøyet 26 %
- Manglende erfaring/kunnskap 25 %
- Rus 23 %
- Manglende overholdelse av vikeplikt 19 %
- Sykdom 18 %
- Manglende synlighet 16 %

#### Kjøretøy:

- Dekk 9 %
- Gal bruk av lysutstyr 5 %
- Uregistrert/begjært avskiltet 5 %
- Tunge kjøretøys blindsoner 5 %

#### Veg:

- Sikthindring 30 %
- Dårlig visuell ledning 19 %
- Vegdekke/føreforhold 18 %
- Mangelfull skilting og oppmerking 16 %
- Kryssløsning/kryssutforming 9 %
- Vegbelysning 5 %

### 2. Faktorer som kan ha medvirket til skadeomfanget.

#### Trafikant:

- Ikke benyttet bilbelte, 49 %. Det anslås at 2/3 av disse kunne overlevd.
- 4 sykkelulykker: ingen brukte sykkelhjelmer; 100 %
- 2 mc-ulykker: ingen brukte hjelmer; 100 %
- I nesten alle ulykkene ville skadeomfanget blitt redusert ved lavere hastighetsnivå.

#### Kjøretøy:

- Personbil mot stort kjøretøy, 19 %; personbilen taper
- Personbil mot personbil, 21 %; kjøretøy av 1998-modell eller eldre taper
- Mangler kollisjonsputer foran/siden, 28 %
- Kjører i vannet, 9 %

#### Veg:

- Farlig sideterrang, 32 %
- Mangler midtrekkverk, 33 %