

TRAFIKKSIKKERHETSPLAN BYGLAND KOMMUNE



Utarbeida av
ViaNova Kristiansand AS

mai 2001
Rev. mai 2005

INNHALD

1. INNLEIING	2
2. ORGANISERING AV TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET	3
3. REGISTRERING OG PROBLEMANALYSE	4
3.1 TRAFIKKULYKKER	4
3.1.1 Politiregistrerte ulykker	4
3.1.2 Forsikringsregistrerte ulykker.....	6
3.1.3 Trafikkulykkeskostnader	7
3.2 SPØRJEUNDERSØKING VED SKULANE	7
3.2.1 Byglandsfjord skule	7
3.2.2 Grendi skule	8
3.2.3 Bygland skule	9
3.3 SYNSPUNKT FRÅ LENSMANN	10
3.4 SYNSPUNKT FRÅ L/L SETESDAL BILRUTER.....	10
3.5 SYNSPUNKT FRÅ TEKNISK ETAT.....	10
3.6 SYNSPUNKT FRÅ VELFOREINING OG PRIVATPERSONER.....	10
4. TILTAK	11
4.1 GENERELLE TILTAK	11
4.2 HOLDNINGSKAPANDE ARBEID.....	13
4.3 FYSISKE TILTAK.....	13

1. Innleiing

Overordna strategi for trafikksikkerhet er omtalt i ”Strategiplan Trafikksikkerhet på veg 2002-2011.” Stortinget vedtok 22.02.01 å leggje den såkalla ”nullvisjonen” til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet, det vil seie ein visjon om null drepte eller alvorleg skada i trafikken.

Målet med å utarbeide ein kommunal trafikksikkerhetsplan er å auke kommunen sin innsats i trafikksikkerhetsarbeidet. Kommunen har ein nøkkelrolle gjennom arealplanar og opplæring. I denne planen er det fokusert på holdningsskapande aktivitetar, der borna er aktive deltakarar, samt vegsystemet der borna ferdast mest.

For å få realisert tiltaka, er trafikksikkerhetsmidlane veldig viktige. Frå og med år 2001, er det ein forutsetning for å få statleg støtte til planlegging og gjennomføring av tiltak for sikring av borna sin skuleveg på fylkes- og kommunale vegar at det finnes ein trafikksikkerhetsplan i kommunen.

Trafikksikkerhetsplanen inngår som ein delplan til kommuneplanen.

ViaNova Kristiansand AS utarbeida rapporten i 2001 i oppdrag frå teknisk etat. Skulane hadde då gjort ein svært viktig jobb med gjennomføring av spørjeundersøking i skulane. Denne er ikkje gjennomført på ny nå i revideringa.

ViaNova Kristiansand har i oppdrag frå teknisk drift revidert rapporten. Kjell Lande, teknisk drift har vært prosjektleiar.

Vi takkar vegvesenet og andre involverte partar for hjelp i revideringa av rapporten.

2. Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet

Det er mange aktuelle aktører i arbeidet med trafikksikkerhet. Nedanfor er det satt opp ein oversikt. Alle har ansvar for at det blir meir sikkert å ferdest i kommunen. Sidan planen skal inngå som ein delplan til kommuneplanen, vil det være naturleg at det er teknisk drift som har ansvar for at planen rullerast.

Etat/utval/organisasjon		Virkemiddel							
		Tiltak kommunale vegar	Tiltak riks- og fylkesvegar	Arealplanlegging/lokalisering	Opplæring i barnehage, grunnskule	Opplæring vg skule	Trafikant-informasjon/påvirkning	Overvaking og kontroll	TS_arbeid (tiltak mot rusmiddel-misbruk, kriminalitet etc.)
Kommunale drifts-einingar	Bygland skule				X		X		
	Bygland barnehage								
	Byglandsfjord oppvekstsenter								
	Teknisk drift	X		X					
	Helse- og sosial etaten						X		X
	Plan / ressurs			X					
Andre off. etatar på lokalt nivå	Politi (lensmannskontor)							X	X
	Statens vegvesen (vegkontor, trafikkstasjon)		X					X	
	Vidaregåande skule					X			X
Frivillige-/ private org. på lokalt nivå	Velforeining						X		
	Foreldreutval ved skulane (FAU), i kommunen (KFU)						X		X
	Andre frivillige org.						X		X
	Bedriftar (forsikring /køyreskular/busselskap)						X		X

3. Registrering og problemanalyse

3.1 Trafikkulykker

Kilder

Opplysning om trafikkulykker og trafikkuhell kan primært bli henta frå to ulike kildar

- Ulykker med personskade blir registrert av politi/lensmann. Kopi av registreringsskjemaet blir sendt til fylkesvegkontoret, der dei blir systematisert: skadegrad, stad, meteorologiske forhold med meir.
- Ulykker utan personskade blir samla i Noregs forsikringsforbund sin statistikk. Også her blir det sendt kopi av skadeskjema til fylkesvegkontoret, der dei blir sortert kommunevis.

Pålitelighet i kildematerialet

Dette avsnittet er i hovudsak basert på opplysningar i Transportøkonomisk institutt's Trafikksikkerhetshåndbok, utgåve 1997.

Vegtrafikklova seier at trafikkulykker med personskade er rapporteringspliktige. På tross av dette er det påvist ein betydeleg underrapportering. Den varierer med ein rekke forhold, blant anna med kva for ein skadegrad som oppstår. Ein antar at rapporteringsprosenten er nesten 100% for dei mest alvorlege ulykkene, og ca 45-50% for alle ulykker der motorkøyretøy er innblanda. Desse forholdstalla har ein komme fram til ved å samanlikne tall frå politiet sine trafikkulykkesregistreringer med statistikk frå Statens institutt for folkehelse.

Det er også rapporteringsplikt for trafikkulykker med personskade, der motorkøyretøy ikkje er involvert. Dei fleste er aleineulykker med sykkel. Men det skjer også ein del kollisjonar mellom syklar og mellom syklist og fotgjengar. Rapporteringsgraden for slike ulykker er svært låg, heilt nede i 1-5%.

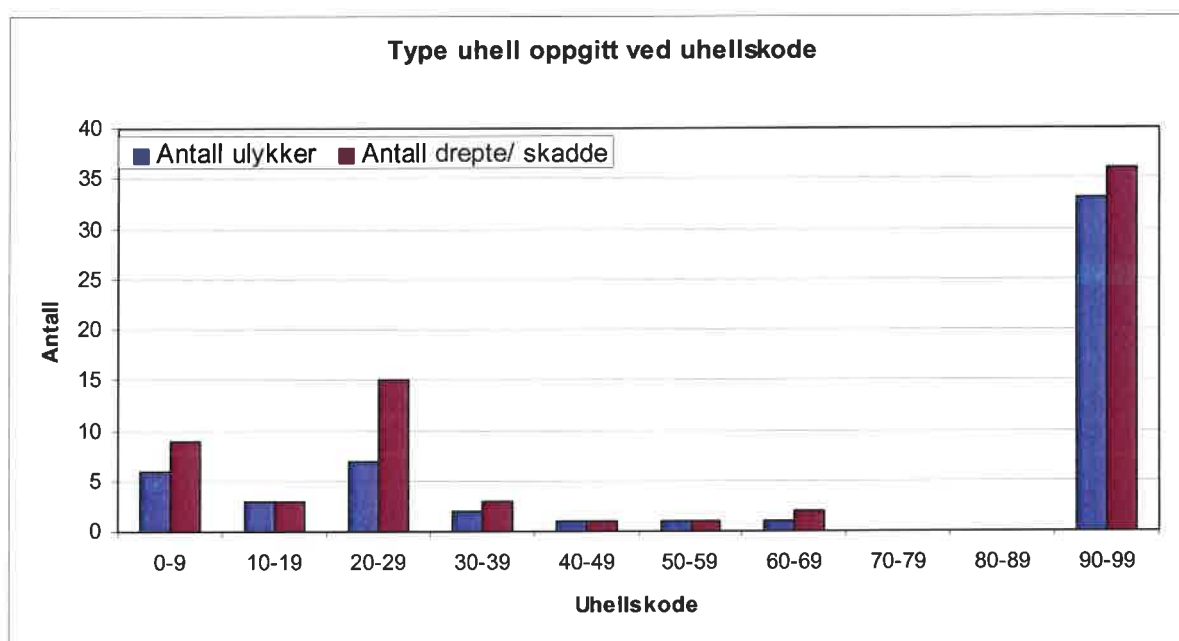
På landsbasis skjer det omtrent dobbelt så mange ulykker med personskader der motorkøyretøy er innblanda, som der motorkøyretøy ikkje er innblanda. Statistisk sett skal det derfor ha skjedd ein god del fleire ulykker enn dei som er registrert i Bygland kommune.

3.1.1 Politiregistrerte ulykker

I perioden 1995-2004 er det registret 54 ulykker og 70 skada/drepne personar. Det vil sei at i gjennomsnitt er det 5,4 registrerte ulykker på riksvegar/fylkesvegar i Bygland kommune i året. Dette er i gjennomsnitt 0,6 færre ulykke enn for perioden 1990-1999. I løpet av perioden 1995-2004 har det vært ei ulykke med dødsfall, mot 2 i perioden 1990-1999. På vedlagde oversikt er det vist kor dei registrerte ulykkene har skjedd.

Vi har i denne omgangen ikkje studert nærmare på kven som er involvert i ulykkene. Ved neste rullering anbefaler vi at det blir undersøkt nærmare alder, kjønn og kor personane kjem frå. Dersom det er mange frå Bygland kommune som er involvert i ulykkene, kan eit tiltak vere opplæring i kommunen.

Årsaka til ulykkene varierer. Men diagrammet nedanfor syner at er det er flest utforkøyningar og front til front kollisjonar. Det er ingen ulykker som fotgjengar er involvert i.

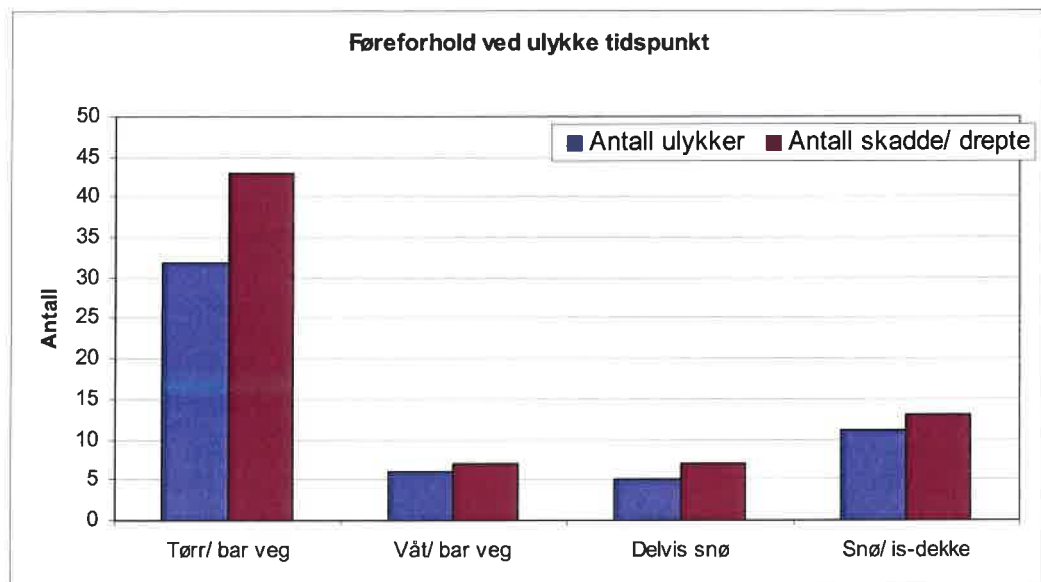


Figur 3.1.1 Oversikt over kva for type uhell som er registrert 1995-2004

Forklaring av uhellskodane:

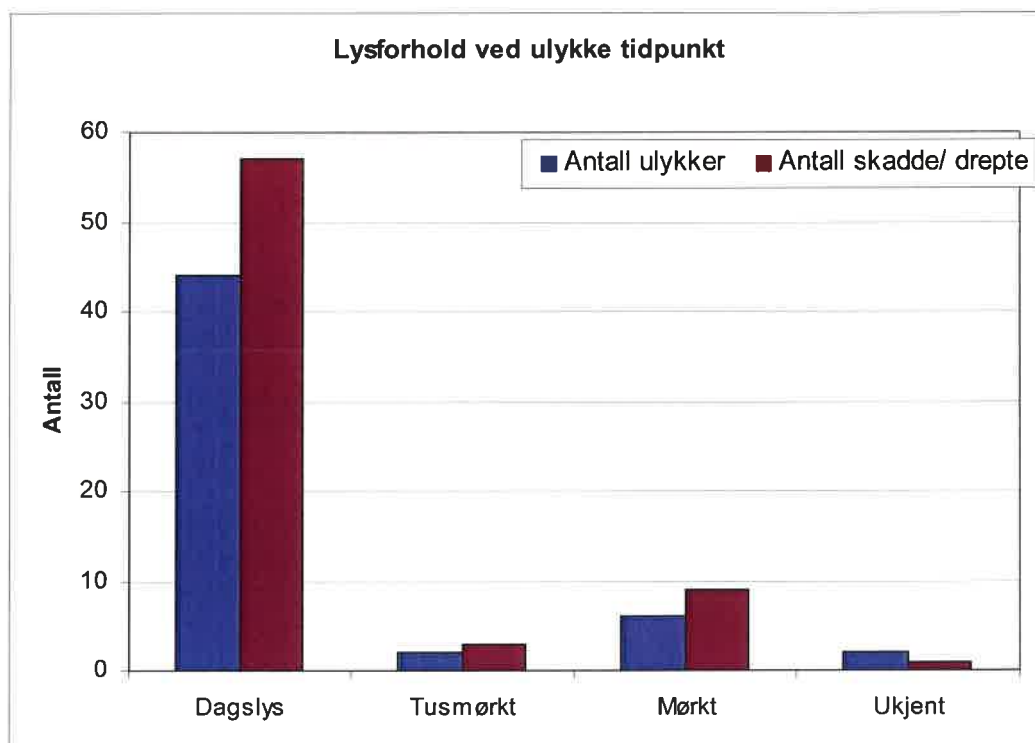
- Kode 0-9 Andre uhell
- Kode 10-19 Uhell mellom køyretøy med samme køyreretning
- Kode 20-29 Uhell ved møteing
- Kode 30-39 Uhell ved avsvinging frå same køyreretning
- Kode 40-49 Uhell ved avsvinging frå motsatt køyreretning
- Kode 50-59 Uhell ved kryssande køyreretning utan at nokon av køyretøya foretar avsvinging
- Kode 60-69 Uhell ved kryssande køyreretning der eit eller begge køyretøy foretar avsvinging
- Kode 70-79 Uhell der fotgjengar kryssa køyrebanen
- Kode 80-89 Uhell der fotgjengar gjekk langs eller oppheldt seg i køyrebanen.
- Kode 90-99 Uhell der einsam køyretøy køyrde utfor vegen

Av dei registrerte ulykkene skjer omtrent 60% på bar og tørr veg og ca 20% på snø og isdekke. Ut frå dette kan det tyde på at det er færre registrert ulykker på snø og isdekke. Grunnen til denne endringa kan blant anna være pga klimaendring og betre vintervedlikehald. Diagrammet nedanfor visar fordelinga.



Figur 3.1.2 Oversikt over føreforholda for dei registrerte ulykkene

Når det gjeld lysforhold skjer nesten 80% av ulykkene i dagslys, ca 15 % i mørket og ca. 5% i tussmørket. Dette er omtrent som i rapporten frå 2001.



Figur 3.1.3 Oversikt over lysforhold når ulykka skjedde

3.1.2 Forsikringsregistrerte ulykker

Statens Vegvesen Aust-Agder har registrert forsikringsulykker i Bygland på data. Men det var ein litt omfattande jobb å systematisere dataene. Det er ikkje blitt gjort ved denne rulleringa, men vi foreslår at desse opplysningane blir innarbeida ved rullering av trafikksikkerhetsplanen.

Vegvesenet opplyser at det erfaringsmessig er ca 7 forsikringsulykker for kvar politregistrerte ulykke med personskade. For Bygland vil det seie at det er ca. 35-40 forsikringsulykker i året.

3.1.3 Trafikkulykkeskostnader

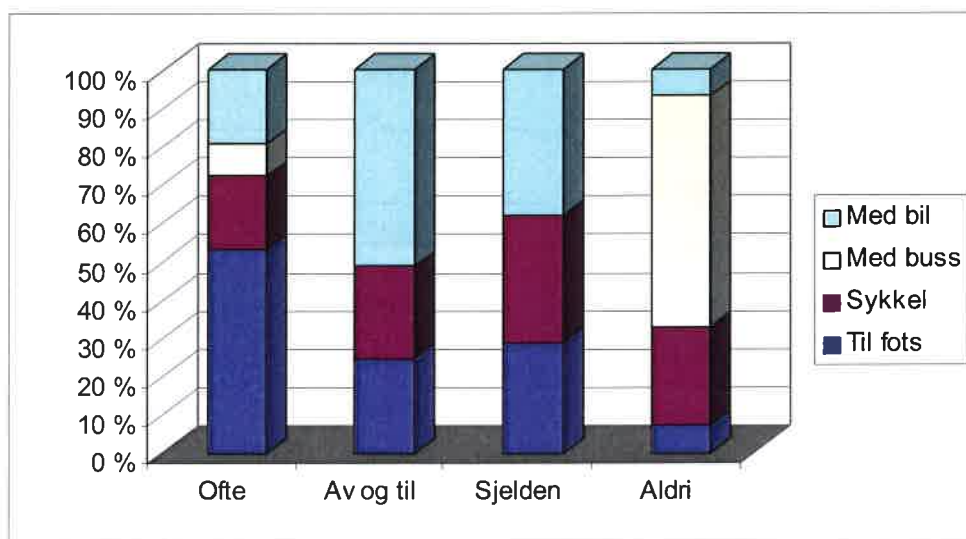
Frå Statens Vegvesen Aust-Agder har vi fått oppgitt nokre gjennomsnittskostnader på ulike type ulykker. Uttrykt i 1999-kroner er personskadeulykker prisa til 2,25 millioner kroner, og materielskadeulykker til 33.000 kroner pr. ulykke. Det ligg utanfor rammen av denne oppgåva å vurdere om ulykkene kostnadmessig kan karakteriserast som gjennomsnittsulykker. Det som imidlertid er heilt klart, er at årleg trafikkulykkeskostnad innanfor Bygland kommune er eit stort beløp.

3.2 Spørjeundersøking ved skulane

Det blei utarbeida eit spørjeskjema (som er vedlagt) som skulle brukast ved skulane for å kartleggje kor elevane og lærarane meinte det var utrygt å ferdast i kommunen og for å få oversikt over korleis elevane kom til/frå skulen. Samstundes skulle dei komme med forslag til tiltak. Undersøkinga blei utført i mars 2001. Det kom inn svar frå alle skulane. Svara blei gjennomgått og på vedlagde teikningar 2109-01A, 2109-02A og 2109-03A er det vist kor elevane går/syklar til skule eller fritidstilbod.

3.2.1 Byglandsfjord skule

Undersøkinga viste at det er veldig få elevar som brukar buss til skulen. Ca 50% går ofte til skulen og ca 20% syklar ofte og 20% blir køyrd i privatbil. Dette har nok endra seg fordi Grendi skule er lagt ned. Bruk av buss har nok auka sidan undersøkinga blei utført.



Figur 3.2.1 Oversikt over korleis elevane kjem seg til/frå Byglandsfjord skule (2001)

Det var fleire områder som elevane følte seg utrygge. Nedanfor er svara frå elevane gjengitt.

Stad	Årsak	Tiltak
Langs riksveg frå rundkøyning til Vassend	Stor trafikk Høg fart, Må gå i vegkant Brukast både til friluftsområde skule og barnehage	Gang/sykkelveg
Gamlebygda	Stor trafikk Høg fart Uoversiktleg	Fartsdempar Nedsett fart Skilt "barn leikar"
Senumstadbrua	Ungane klatrar på fender Falle ut i elva	Autovern Utvide bredda på brua
Kryss frå byggefelt til Verkstad		Fotgjengarundergang Gangfelt
Fotgjengarovergang ved sølvsmeden	Dårleg sikt, særleg frå høgre (Meieriet) Høg fart Stopper sjeldan for fotgjengar	Flytte overgangen Etablere ny overgang
Rundkøyning, overgang til skulen	Uoversiktleg	Senke fartsgrensa Betre skilting Fortau Skulepatrulje
Skulen – Senumstadbrua	Høg fart Gå i vegkanten	Gang/sykkelveg
Vegen ut frå Saga	Dårleg sikt	Fotgjengarfelt
Guldsmedmoen	Ofte glatt om vinteren	Strø
Avkjørsel riksveg ved butikken	Dårleg sikt	Senke fartsgrense Skilt
Guldsmedmoen, kryss	Uoversiktleg Høg fart	Betre sikten Senke farten
Langs Rv. Breidablikk-skulen	Smalt fortau	Breiare fortau
Sving i bustadfelt sør	Dårleg sikt Garasjar nærme vegen	
Breidablikk kro		Fotgjengarfelt

Frå Byglandsfjord skule har vi også mottatt eit notat frå foreldreutvalet. Synspunkta deira er også lagt inn i tabell ovanfor. Notatet er med som vedlegg.

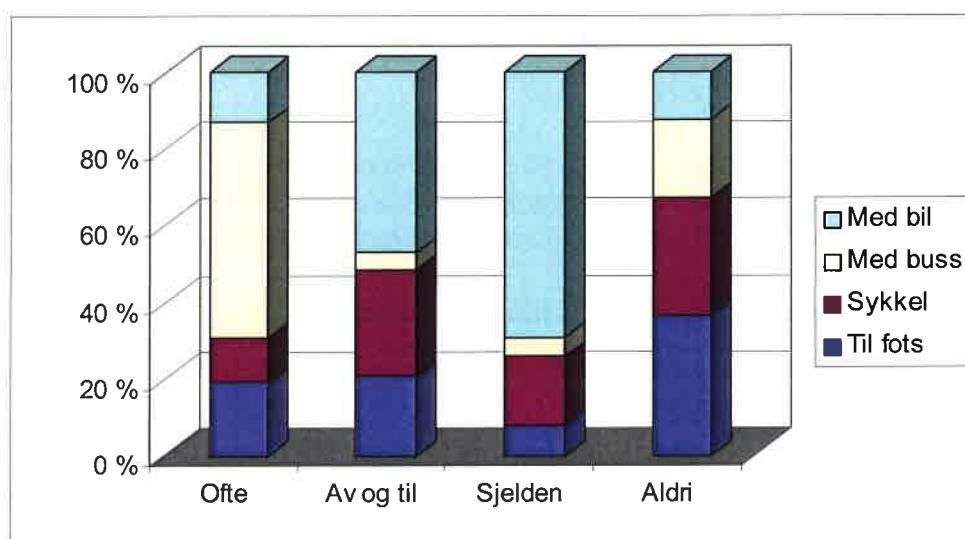
3.2.2 Grendi skule

Skulen er lagt ned etter at undersøkinga blei gjennomført. Alle tar derfor buss til skulen nå. Svara i undersøkinga frå 2001 frå elevane er gjengitt i tabell nedanfor.

Stad	Årsak	Tiltak
Longerak	Mørkt Manglar busstopppå veg sørover	Gatelys Busstopp
Busstopp rett sør for veg inn til skulen	Dårleg sikt nokre plassar	Fotgjengarfelt

3.2.3 Bygland skule

Undersøkinga synte at det er mange elevar som brukar buss til skulen, ca 60%. Ca 20% går ofte til skulen, ca 10% sykklar ofte og ca 10% blir køyrd i privatbil. Av svara som kom inn er det bare vist områder i Bygland sentrum som dei føler seg utrygge. Sidan mange brukar buss til/frå skulen kan det vere stader på vegen til/frå heimen/busstopp som dei også føler seg utrygge, men som ikkje er komet fram i svarskjemaene.



Figur 3.2.1 Oversikt over korleis elevane kjem seg til/frå Bygland skule (2001)

Det var fleire områder som elevane følte seg utrygge. Nedanfor er svara frå elevane gjengitt.

Stad	Årsak	Tiltak
Kryss ved Joker-butikken	Stor trafikk Uoversiktleg	Lage veg rett fram Rundkøyring Fjerne hekk
Veg til bedehuset	Uoversiktleg	Fjerne hekk
Kryss ved kyrkja	Uoversiktleg Høg fart	Fjerne hekk UP-kontroll
Kryss til Tangen	Stor trafikk	Fotgjengarfelt Farten er senka frå 70 til 60km/t
Busstopp ved skulen	Bussane stopper ikkje	Større plass Bussane må stoppe Senke farten

Bygland	Ingen blinker Veldig glatte vegar Dårleg strøing	Fleire gangfelt Meir strøing
Skomedal	Smal veg Ikkje plass til fotgjengar og sykkel.	Ny veglinje – opp til 2.gangs behandling juni 2005.

Reguleringsplan for sentrum er under utarbeiding. Her vil tiltak for dei første punkta bli innarbeida. Sidan 2001 er fartsgrensa satt ned frå 70km/t til 60km/t gjennom sentrum.

3.3 Synspunkt frå lensmann

Lensmannen har i brev som er vedlagt, komme med noen synspunkt særleg retta mot mjuke trafikantar.

I nordre del av kommunen er det fleire vegstrekningar med smal veg der dei mjuke trafikantane er utsette for ulykker eller nestenulykker. Dette gjeld spesielt Skomedal, Frøysnes, Tveit og Landeid. Her er det ikkje gang/sykkelveg eller veglys.

I søndre del av Bygland er det spesielt vegstrekninga på Byglandsfjord mellom rundkøyringa og Vassend som er utsett. Her må skuleelevane gå i vegkanten av riksvegen ca 500m med fartsgrense 80 km/t som blir redusert til 50 km/t når ein nærmar seg rundkøyringa.

På Bygland ser ikkje lensmannen det nødvendig med tiltak i fyrste omgang.

3.4 Synspunkt frå L/L Setesdal Bilruter

L/L Setesdal Bilruter har i brev som er vedlagt, pekt på at det manglar busslommer ved Frøysnes, Ose, Moi, Langeid på veg nordover og ved Skomedal og Grendi på veg sørøver.

3.5 Synspunkt frå Teknisk etat

Mange av dei tiltaka som alt er blitt påpeikt tidlegare i rapporten, har også teknisk etat påpeikt. Nedanfor er det bare tiltak som ikkje er nemnt tidlegare i rapporten som er tatt med.

Nord i Bygland sentrum er det behov for veglys langs g/s-veg som går langs Rv.9 frå Kvåsåna og opp til Bergland, ca 400m.

3.6 Synspunkt frå velforeining og privatpersoner

Det er kome inn nokre synspunkt frå velforeining og privatpersonar. Fleire er alleide påpeikt i rapporten, men er kort oppsummert her:

- Byglandsfjord Grendelag*
- G/S-veg langs Rv.9 frå B.fjord skule til Vassend
 - G/S-veg langs Rv.9 frå Revsnes Hotell til Neset Camping
 - Fortau frå B.fjord skule/rundkøyring til Senumstad bru

- Innsnevring/rundkøyering ved Breidablikk Kro
- FAU*
- G/S-veg langs Rv.9 frå B.fjord skule til Vassend
 - Gangfelt over Rv.9 ved Sølvsmeden (B.fjord)
 - Strekninga B.fjord skule - Senumstad bru
 - Auka trafikk til/frå B.fjord skule
 - Trafikksikring ved overgangen ved Haugå
 - Stenging av vegen over Knutsbakk
- Fredheim bedehus*
- Etablering av parkeringsplass ved bedehuset på Byglandsfjord
- Privatpersonar*
- G/S-veg langs Rv.9 frå B.fjord skule til Vassend
 - G/S-veg langs Rv.09 frå Lauvdal til Bygland sentrum
 - Stenging av innkøyrse til Bygland sentrum sør for kyrkja
 - G/S-kryssing av rv.9 ved Haugåbakken (like nord for Bygland sentrum)

4. Tiltak

4.1 Generelle tiltak

Nedanfor er det vist nokre generelle tiltak som kan gjerast og kva verknad og konsekvensar dei generelt har. Dette for å få eit innblikk i nokre av tiltaka som kan vere aktuelle og storleiken på kostnader. Desse opplysningane er henta frå Trygg Trafikk si handbok for trafikksikkerhetsarbeid i kommunane.

Tiltak	Økonomi	Verknad	Merknader
G/S-veg	Relativt kostbart	Svak ulykkesreduksjon	Kan ta lang tid å gjennomføre. Vanlegvis må det utarbeidast reguleringsplan Ofte innløyning av eiendom. Økt sikkerhet Økt velferd Bedret framkommelighet Møtestad, rekreasjons- og mosjonsarena.
Siktforhold	Varierende		Gjelder både private eigendom (hekk, mur, utkjørsel etc.) og stat og kommune. Bedrer transportnettet Hindrar viltpåkøyinger Auker tryggleiken
Busslommer	Gjennomsnittspris 140 000 kr (1995)	Betydeleg reduksjon i personskaade	Auker sikkerheten Fordel at det også er gatelys Bør etableres på eit sikkert kryssingpunkt.

Sikring av stoppesteder	Rimeleg		Oversiktleg stad Ledegjerde Buss kjem før skulen slutter Ikkje rygging før alle elevane er om bord. Snuing bare mot venstre, pga sikt
Begrensning av bilbruk		Betydeleg reduksjon	Minske faren for dei andre elevane Felleskøyning Sette av borna et stykke unna på et sikker plass.
Fartsregulerande tiltak		Betydeleg reduksjon i personskade	Nedsett hastighet Fartsdumper, miljøgate Politiovervaking
Kryssingar i plan for gående	Rimeleg		Må være tilgjengeleg Må være godt synlege for kjørande trafikk Bilens fart bør ikkje være for høg. Mange kriterie for etablering av gangfelt.
Planskilte kryssingar for gående	Kostbart	Betydelig reduksjon	Kan ta lang tid å gjennomføre. Vanlegvis må det bli utarbeida reguleringsplan Ofte innløysning av eigendom. Plasskrevjande. Økt sikkerhet Økt velferd Bedret framkommelighet
Informasjonstiltak		Vanskeleg å dokumentere	Endre adferd Opplæring i barnehage Motivere og bevisstgjere foreldre til å bli gode forbilde for borna Opplæring i skulen
Sikringsutstyr	Rimeleg	Reduseres	Refleks Sykkelhjelm Sikringsutstyr på sykkel Sikring i bil
Overvaking		Noe reduksjon	Gjelder særlig alvorlige ulykker
Lys	10.000 –15.000 pr. lys	Kraftig reduksjon i ulykker, særleg dødsulykker.	Tilpassing av utstyr til omgivelsene. Økt sikkerhet Økt velferd Redusert angst Redusert kriminalitet
Vedlikehald			Strøing Rydding av trær og vegetasjon Brøyting

4.2 Holdningskapande arbeid

Målet med informasjon og opplæring er å endre folks atferd slik at trafikken blir sikrere og ulykkesstaten går ned. I tillegg blir det forventet at slike tiltak skal skape forståing for restriksjonar og kontroll i trafikksikkerhetsarbeidet. Det er derfor eit godt tiltak for å redusere antall ulykker.

Trafikkopplæring i barnehage/grunnskule er kanskje det mest sentrale virkemiddel kommunen har til disposisjon i trafikksikkerhetsarbeidet. Nedanfor er det foreslått nokre tiltak:

Barnehage:

- Sikring av barn i bil

6-åringane:

- Skuleveg, skuleskys. Trafikkfarlege situasjonar som oppstår pga foreldre som køyrar sine born i skuleområdet.

1.-3.klasse:

- Utdeling av refleksevest
- Refleksdemonstrasjon
- Buss demonstrasjon og atferdsmønster på buss
- Sykkel og bruk av hjelm

4.-6.klasse:

- Førstehjelp
- Foreldremøte med tema bruk av sykkelhjelm og voksne som rollefigurar
- Sykkelen sin tekniske stand
- Adferd på sykkel

7.-10.klasse:

- Ikkje tøft å vere død
- Rus og trafikk
- Foreldremøte
- Mopedopplæring
- Fartsmåling og trafikkteiling

Informasjon til trafikantane kan bli gitt på mange måtar. Det som er viktig er at budskapet er målretta og konkret. Når det gjeld kampanjar er det viktig at ansvaret er plassert ein plass i den kommunale administrasjonen, og at kompetente personar kan trekkast inn i forbindelse med planlegging og gjennomføring.

4.3 Fysiske tiltak

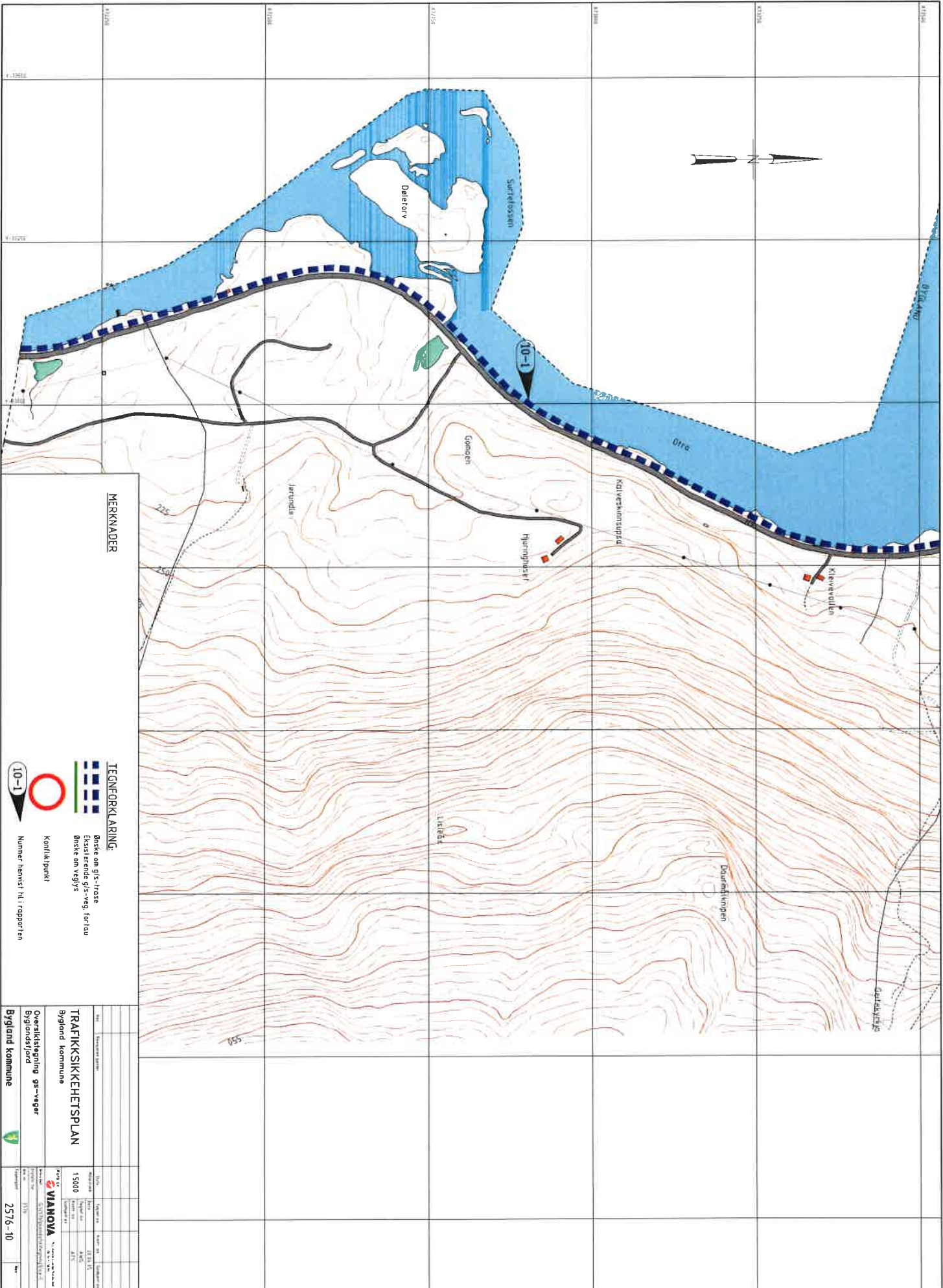
Spørjeundersøkinga ved skulane visar at Bygland er ein skule med mykje busstransport, medan ved dei andre to skulane går/syklar elevane. Nedanfor er det foreslått nokre tiltak ut frå dei opplysningane vi har innhenta. Tiltaka er ikkje prioritert, bare valt fortløpande. Ein del av tiltaka er vist på teikning 2576-10 til 2576-16. Det er gjort eit grovt kostnadsoverslag for dei ulike tiltaka.

Nr.	Namn	Stad	Foreslått tiltak	Kostnad
10-1	B-fjord	Langs Rv.09 frå kom. grense til Vassend	G/S-veg	
11-1		Langs Rv.9 frå Vassend til skulen	G/S-veg	Ca. 900.000

11-2	B-fjord	Ved skulen	Sammenkoble g/s-veger Parkering Levering/henting Buss	
11-3		Langs vegen frå skulen til Senumstadbrua	G/S-veg	Ca. 1.mill
11-4		Senumstadbrua	G/S-veg Ca 100m	Stort beløp
11-5		Gamlebygda	Nedsett hastighet	
12-1		Langs Rv.9 Revsnes - Neset	G/S-veg	
13-1	Grendi	Langs Rv.9 Bakkane bustadfelt	Utbetring av eks. dobbel busstopp	Forutsett finansert av vegvesenet
13-2		Busstopp sør for kyrkja	Utbetring av eks. busstopp, fotgjengarfelt	
13-3		Veg til Åsen	Veglys	Ca. 80.000
13-4		Langs Rv.9 ved butikken til badeplass	G/S-veg	Ca 600.000
	Longerak	Langs Rv.9	Veglys	
14-1	Bygland	Sentrum	Se sentrumsplan	
14-2		Veg frå Rv.9 til skulen	Se sentrumsplan	
14-3		G/s-veg langs Rv.9 frå Kvålsåna til Neset	Veglys	Ca 500.000
14-4		G/s-veg frå Rv.09 og 100m opp i bustadfelt	Veglys	Ca 50.000
14-5		Kryssing av Rv.9 ved Haugåbakken	Betre sikt Fotgjengarfelt	
15-1		Frå Neset til Fjordhotellet	G/S-veg	
	Skomedal	Langs Rv.9	Busstopp, sørover	Ca. 170.000
		Langs Rv.9	Veglys	
	Frøysnes	Langs Rv.9, midt i bygda	Busstopp, nordover	Ca. 170.000
		Langs Rv.9	Veglys	
	Ose, Viki	Langs Rv.9	Busstopp, nordover	Ca. 170.000
16-1	Ose	Langs Rv.09 frå Reierfossen camping til sentrum	G/S-veg	
	Moi	Langs Rv.9	Busstopp, nordover	Ca. 170.000
	Tveit	Langs Rv.9	Veglys	
	Langeid	Langs Rv.9	Busstopp, nordover	Ca. 170.000
		Langs Rv.9	Veglys	




Merknader:

Busstoppet ved Bakkane bustadfelt i Grendi er bygd av vegvesenet i nyare tid. Det er ein tankevekker at busselskapet etterlyser busstopp på veg sørover her. Eksisterande busstopp er etter det vi har fått opplyst bygd for trafikk begge vegar. Busstoppet bør bli utbetra slik at både bussjåfør og passasjer oppfattar at det er busstopp begge vegar og slik at busstoppet bli sikrare å bruke.



MERKNADER

TEGNEFORKLÆRING

-  Østle om g/s-trasse
-  Eksisterende g/s-veg, fortau
-  Østle om veg/sjys

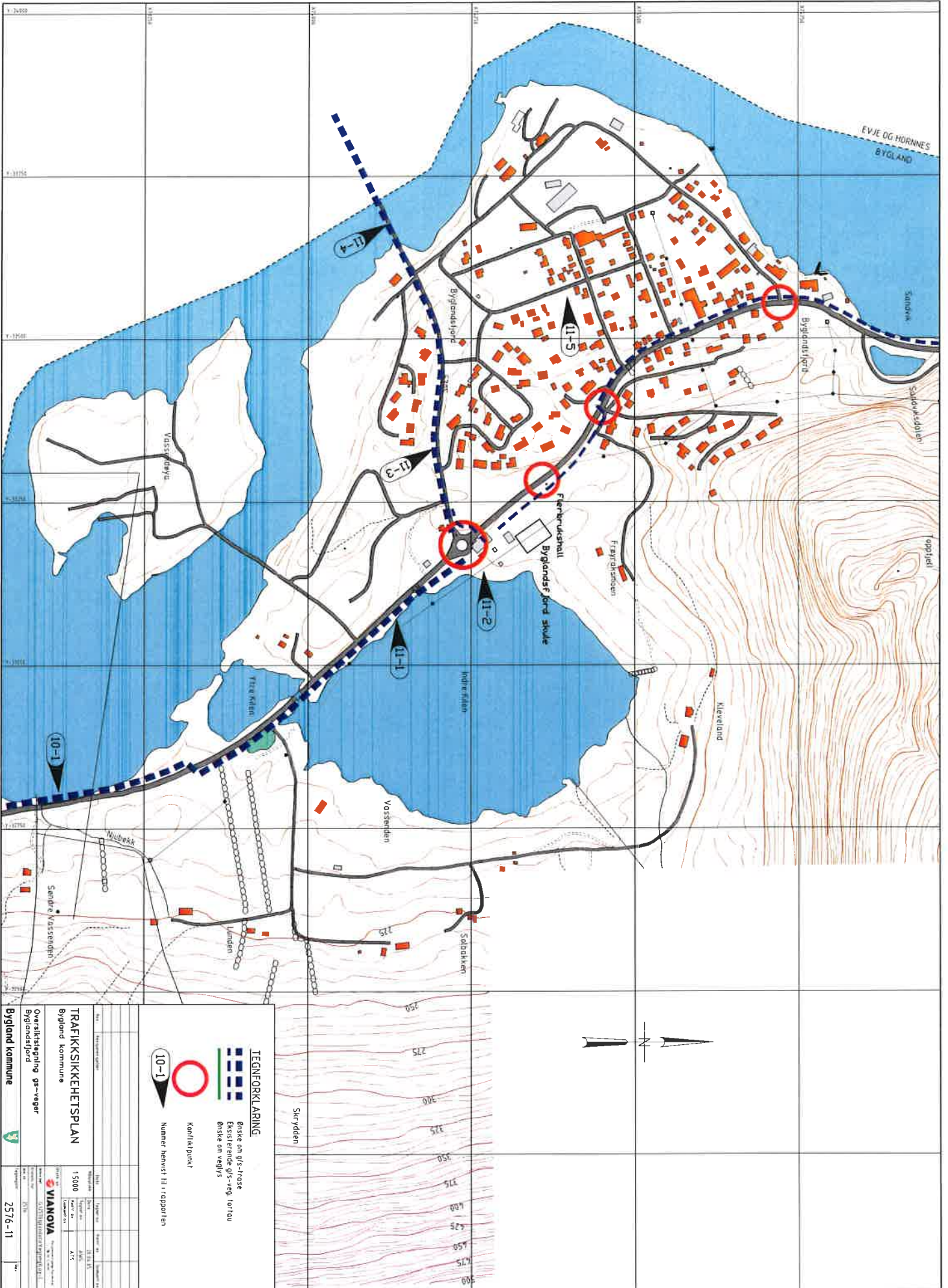


Konfliktpunkt



Nummer henviser til rapporten

<p>TRAFIKKSikkerhetsPLAN</p> <p>Byglønd kommune</p>	
<p>Opprissetingning g/s-veg</p> <p>Bygløndstasjon</p> <p>Byglønd kommune</p>	<p>Skala</p> <p>1:5000</p> <p>Prosjekt nr.</p> <p>VIANOVA</p> <p>2576-10</p>



TEGNFORKLARING

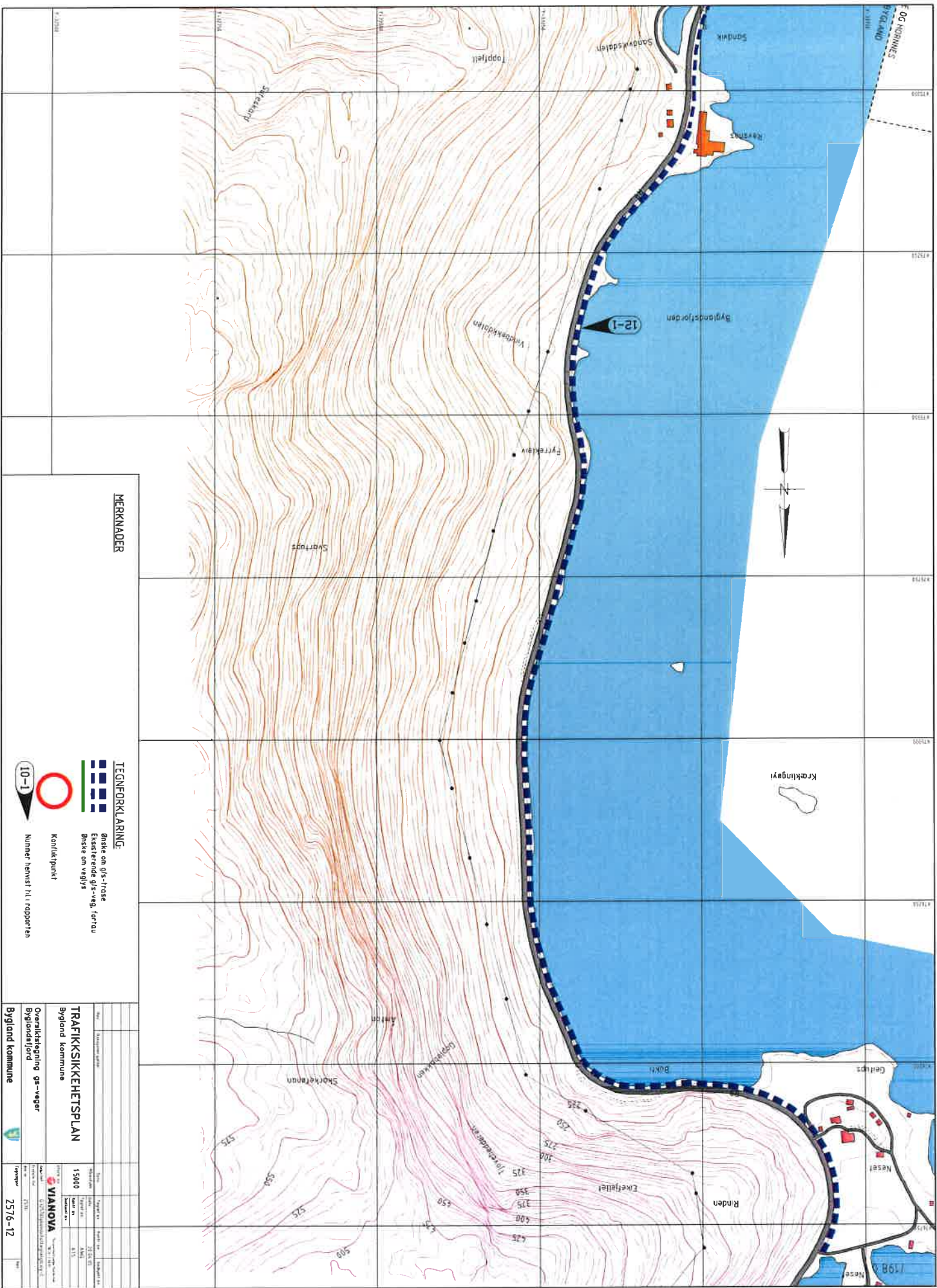
- Ønske om gis-/trase
- Eksisterende gis-/veg fortau
- Ønske om veglys
- Konfliktpunkt
- Nummer henviser til i rapporten

TRAFIKKSikkerhetsPLAN
Byglønd kommune

Oppdragsbetjening: gis-veger
Bygløndstasjon




Byglønd kommune

Prosjekt nr.	2576-11
Dato	2018
Skrevet av	VIANOVA
Revisjon	01



MERKNADER

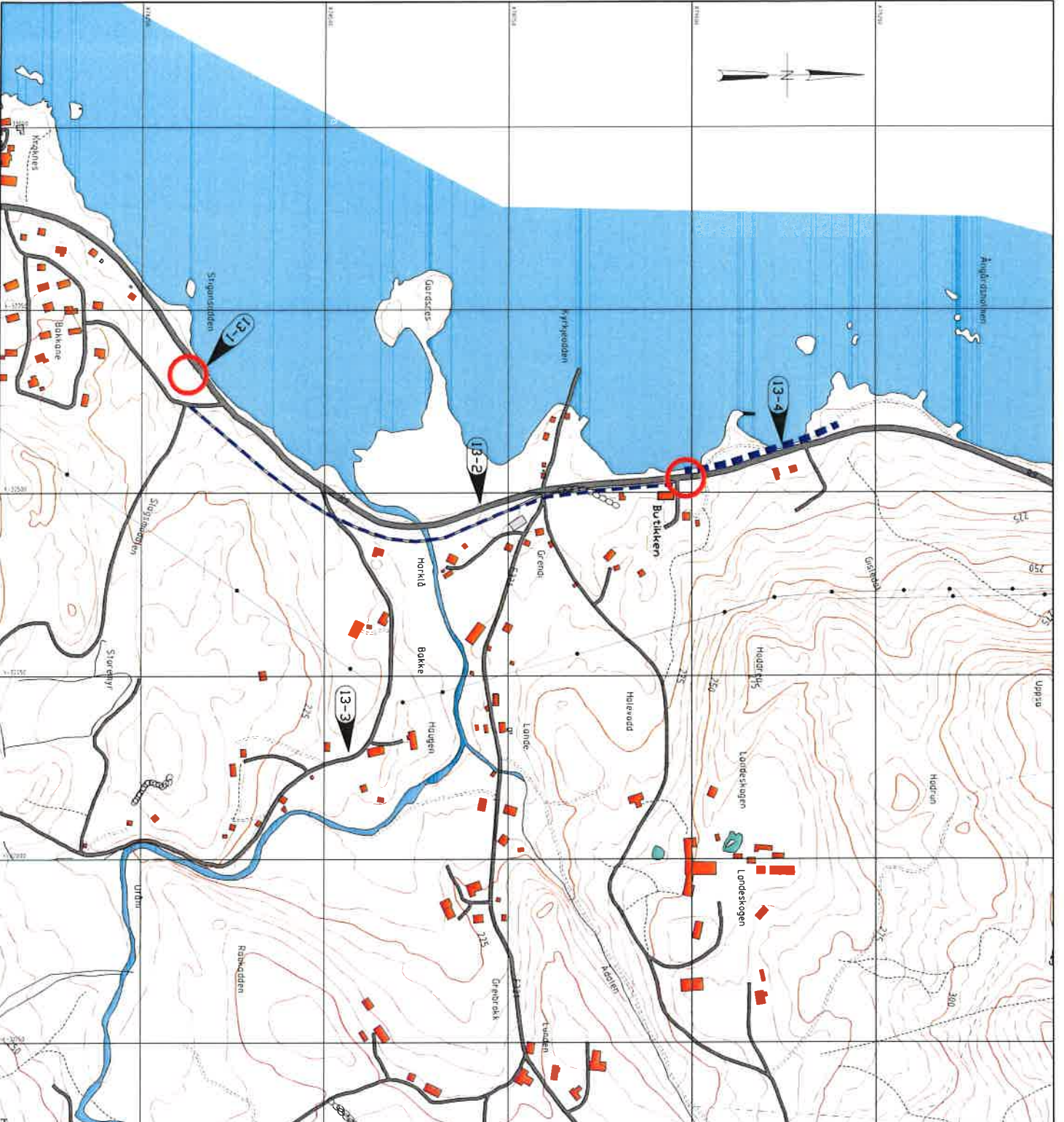
TEGNEFORKLARING:

 Grøstie og g/s-trøstie
 Eksisterende g/s-veg, fortau
 Grøstie om veglys

Konfliktpunkt

 Nummer henvis til rapporten

TRAFIKKSikkerhetsPLAN Byglønd kommune	
Områdelagging 98-vegger Bygløndfjord	
Byglønd kommune	
Prosjekt nr.: 2576-12	Dato: 2012
Utarbeidet av:	Tegnet av:
1:5000	1:5000
8.15	8.15
	
2576-12	



TRAFIKKSIKKERHETSPLAN Oversiktskart og g-s-vegger Grendi Byglond kommune		Skala: 1:5000 Prosjekt: 2576-13 Dato: 2023
Utarbeidet av: VIANOVA	Godkjent av: [Signature]	Prosjekt nr.: 2576-13 Dato: 2023

TEGNFORKLARING

 Geste og g/s-trase
 Eksisterende g/s-veg fortau
 Geste og veg/s
 Kretslikningspunkt
 Nummer henviser til i rapporten

MERKNADER

[Empty space for additional notes]

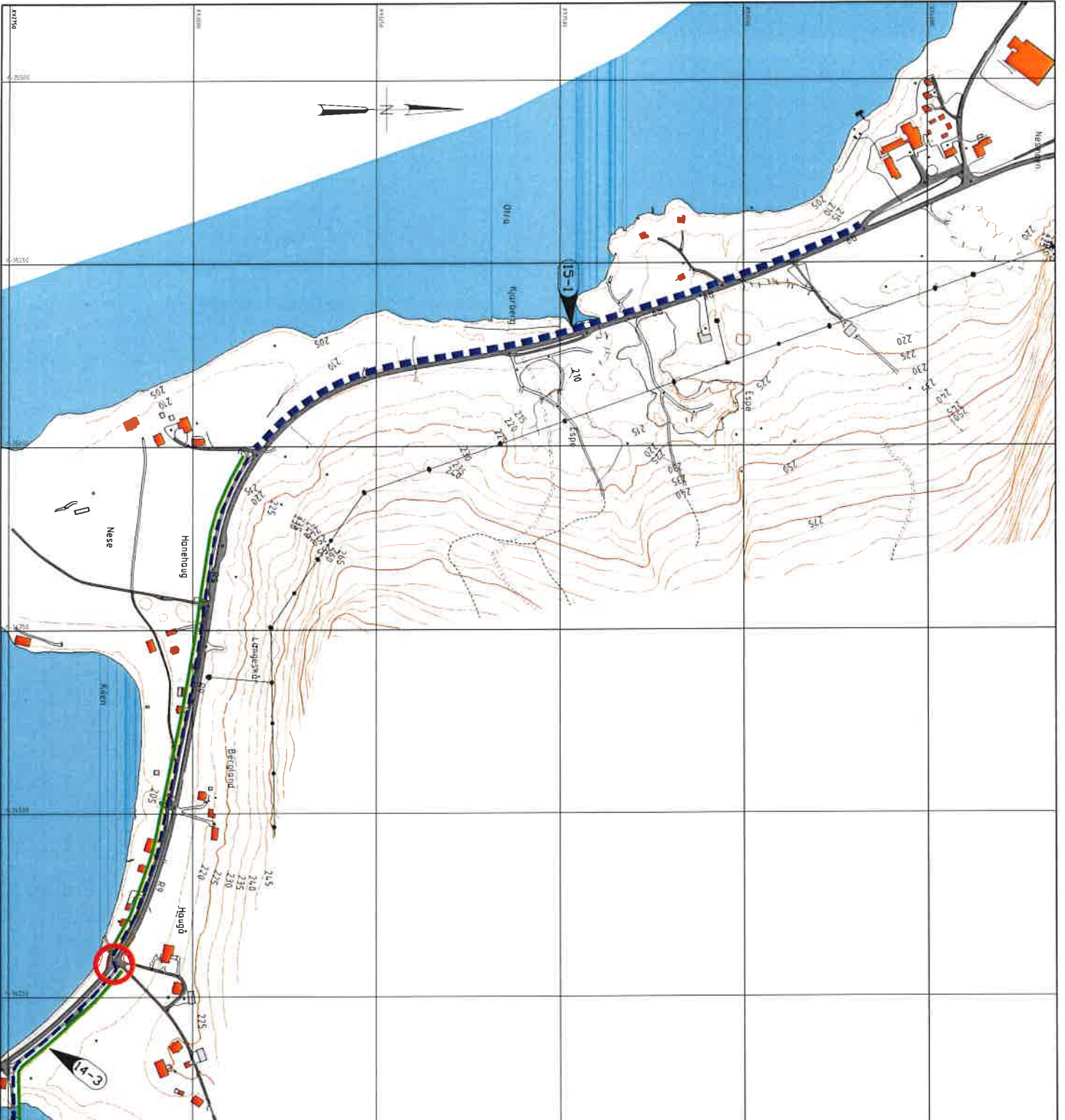


MERKNADER

TEGNEFORKLARING

-  Ørste om g12-trasse
-  Eksisterende g12-veg i orrou
-  Ørste om veggys
-  Kontrollpunkt
-  Nummer henvisi til i rapporten

TRAFIKKSikkerhetsplan	
Bygård kommune	
Områdesikring g1-veger	
Bygård	
Bygård kommune	
	
2576-14	



MERKVAER

TEGNFORKLARING

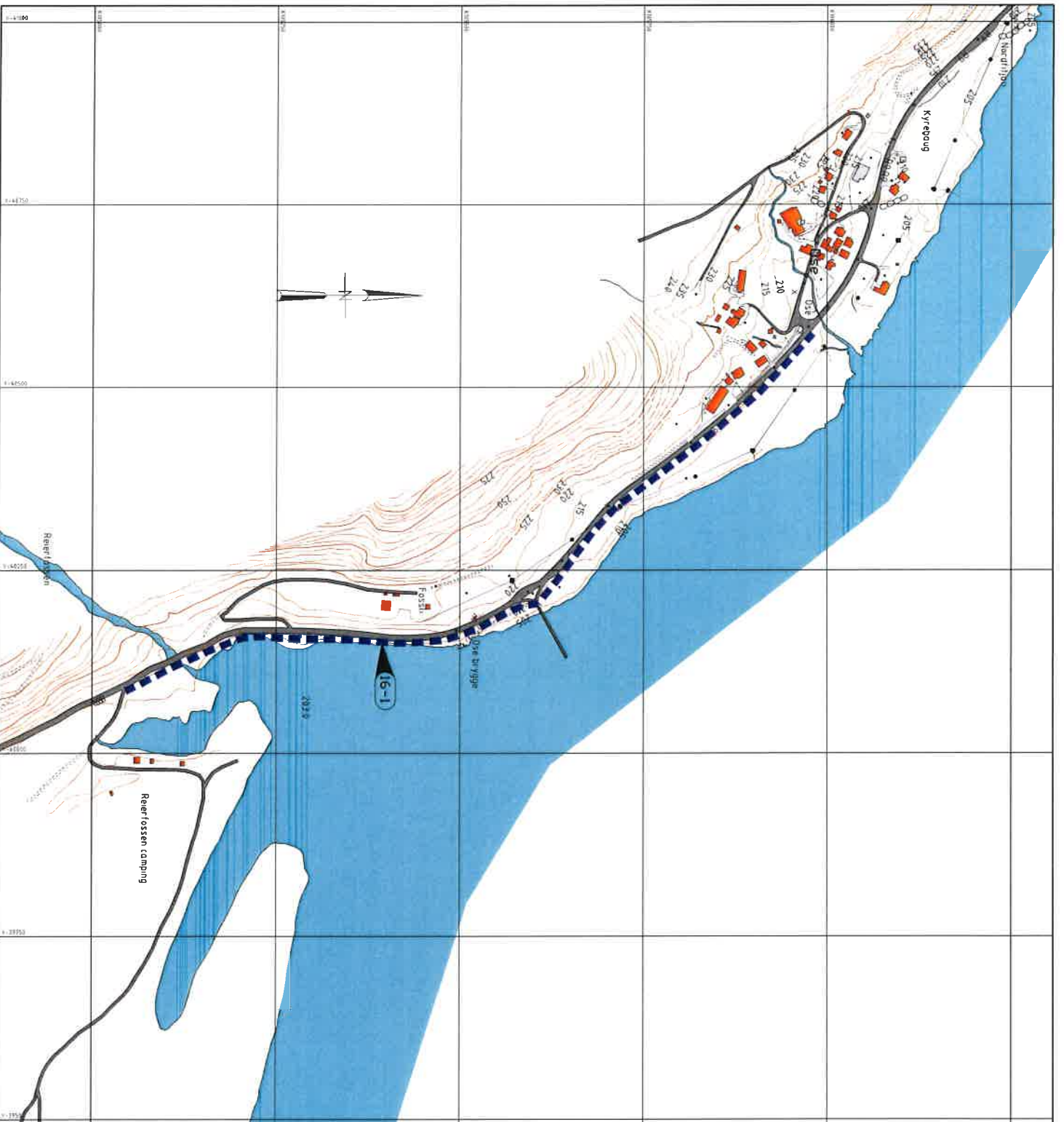
-  Grøte om gis-frøste
-  Eksisterende gis-veg, for l'ou
-  Konfliktpunkt
-  Nummer, henviser til i rapporten

TRAFIKKSikkerhetsPLAN

Overgitt til godkjenning av		Bygland kommune	
Bygland kommune		Bygland kommune	
Dato		2576-15	
Skala		1:5000	
Prosjekt nr.		2576-15	
Oppgave nr.		1.1.1	
Dato for oppgave nr.		2015	
Oppgave nr.		2576-15	
Oppgave nr.		2576-15	



Bygland kommune



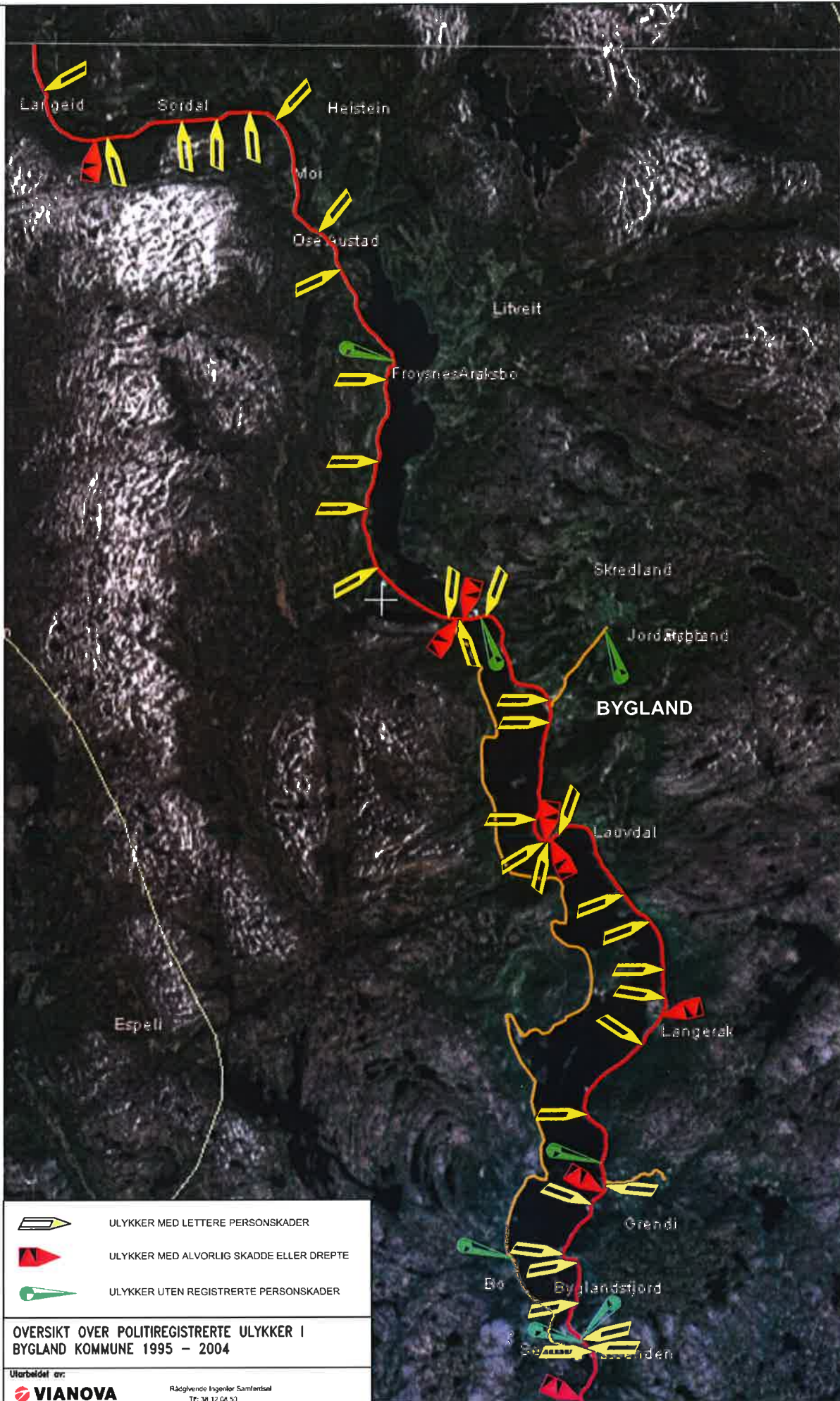
MERKNADER




TEGNFORKLARING

-  Gnsle om g/s-irase
-  Eksisterende g/s-veg for tau
-  Gnsle om veglys
-  Konfliktpunkt
-  Nummer henviser til rapporten

TRAFIKKSIKKERHETSPLAN

Bygland kommune	
Oversiktskarting g/s-veger	
Gnsle	
Bygland kommune	
15000	
VIANOVA	
2576-16	



-  ULYKKER MED LITTERE PERSONSKADER
-  ULYKKER MED ALVORLIG SKADDE ELLER DREPTE
-  ULYKKER UTEN REGISTRERTE PERSONSKADER

OVERSIKT OVER POLITIREGISTRERTE ULYKKER I BYGLAND KOMMUNE 1995 – 2004

