

Trafikksikringsplan

For Etne kommune

2019 – 2029



Framsidebilete: Fv 548 gjennom Skånevik. Foto: Roar Bævre.

Innhold

1. Visjon	5
1.1 Overordna mål.....	5
1.2. Tiltaksområder og ansvar	5
1.3. Sjekkliste	5
1.4. Folkehelseperspektivet	5
1.5. Universell utforming.....	6
1.6 Rullering av planen.....	6
1.7 Måling av effekten av trafikksikringstiltak	6
2. Trafikale utfordringar i Etne kommune.....	7
3. Statistikk	8
3.1. Ulykkesstatistikk	8
3.2 Trafikkteilingar.....	16
3.3. Viltpåkjørslar	22
3.4 Nyare trafikkdata.....	24
3.4.1 ÅDT målingar.....	24
3.4.2 Fartsmålingar.....	25
3.4.3 Viltpåkjørslar	26
3.4.4. Nasjonale ulukkesdata.....	27
4. Tiltaksliste.....	30
4.1 Tiltaksliste etter prioritet.....	30
4.2. Omtale av prioriterte tiltak.....	31
4.2.1. Gang og sykkelvegar	31
4.2.2. Kommunale vegar.....	34
4.2.3. Fylkesvegar og europavegen.....	34
4.3 Ikkje prioriterte tiltak.	39
5. Andre trafikksikringstiltak	39
6. Status på tiltak frå eldre trafikksikringsplaner.	41
6.1. Gjennomførde tiltak frå trafikksikringsplanen frå år 2000.....	41
6.2. Status på langsigtige tiltak frå trafikksikringsplanen frå 2005	41
7. Kartreferansar	43

1. Visjon

Det skal ikkje verta drepne eller alvorleg skadde i trafikken i Etne kommune. Dette er i tråd med den nasjonale nullvisjonen som er utgangspunktet for alt trafikksikringsarbeid i Noreg.

1.1 Overordna mål

Vi vil at innbyggjarane i Etne kommune skal føle seg trygge i trafikken.

Vi vil at innbyggjarane våre skal vere medvitne trafikantar.

Vi vil at skuleborna skal ha trygg skuleveg og sikker skuleskyss.

Vi vil at dei mjuke trafikantane skal skjermast.

Vi vil at bustadområda / byggefelta våra skal ha liten biltrafikk og reduserte fartsgrenser.

Vi vil at vaksne personar skal vere gode føredømer i trafikken.

1.2. Tiltaksområder og ansvar

Tiltak på det kommunale vegnettet. (ansvar: Kommunen ved drift og vedlikehald)

Tiltak på riks- og fylkesvegnettet (ansvar: Vegvesenet / fylkeskommunen, i nokre tilfelle i samråd med kommunen ved utvikling)

Arealplanlegging/ -lokalisering (ansvar: Kommunen ved utvikling)

Overvaking og kontrollar (ansvar: Politiet og vegvesenet)

Trafikkinformasjon og opplæring (skilting og infotavler, trafikkopplæring i heim, barnehage og skule).
(ansvar: kommunen ved skule og oppvekst)

1.3. Sjekkliste

Gang og sykkelvegar, Særskilte fartsgrenser, Fortau, Fysiske fartsdempingar, Skilta gangfelt med «sebrastriper», Opphøgde gangfelt, Ulike sikhinder (fjerning av?), Lystilhøve, Buss-stopp og leskur og Miljøgater / gjennomkjøringar.

1.4. Folkehelseperspektivet

Det er viktig med tanke på folkehelsa at mjuke trafikantar kjenner seg trygge i trafikken. Det handlar om å kunne gå eller sykle til jobb, skule eller vener og andre kjente. Er ein ikkje trygg så sit ein på med ein bil eller kjører sjølv. Det er eit nasjonalt mål at flest mogleg skal sykle eller gå meir. Det fremmer folkehelse direkte gjennom auka trening og det reduserer trafikken slik at det blir tryggare å ferdast etter vegen. Det reduserer også trafikkrelatert støy og støv, to faktorar som ofte er undervurderte helse risiker for dei som bur ved vegar med mykje trafikk. Sånn som situasjonen er i dag så er det mykje å gå på. Både Etne og Skånevik sentrum er därleg tilrettelagt for mjuke trafikantar. Utanfor tettstadane er det førebels lite med gang- og sykkelvegar og mjuke trafikantar er som oftast nøydt til å bruke vegkanten med den risikoen det inneber. Mange av tiltaka i trafikksikringsplanen er gang- og sykkelvegar og fortau, dermed er det å betre tilhøva for mjuke trafikantar eit satsingsområde for Etne kommune.

1.5. Universell utforming

Det er ei utfordring mange stader i kommunen at forskjellege kryssingar av vear og trafikk øyer ikkje er universelt utforma. Småhøge kantar er ei utfordring for dei med rullestol og kan også skape problem for dei på sykkel. Fleire syklistar i Etnesjøen syklar i dag rundt trafikkøyane i sentrum fordi dei er ubehagelege å sykle over og kan føre til punktering viss det er lite luft i dekka. Alle nye tiltak som er retta mot mjuke trafikkantar skal være universelt utforma og det bør være eit mål at eksisterande tiltak også skal bli det på sikt.

1.6 Rullering av planen.

Trafikksikringsplanen er ein kommunedelplan. Den prioriterte lista bør rullerast kvart einaste år. Statistikkdelen og resten av dokumentet bør rullerast minst kvart femte år. Ein person i kommunen bør ha ansvar for planen. Ei arbeidsgruppe bestående av relevante personar frå mellom anna eldrerådet, vegvesenet, skule og helse samt andre skal gå igjennom planen og komme med innspel. Endringane i planen skal så politisk handsamas før planen går ut på høyring. Etter høyringa skal eventuelle endringar innarbeidas i planen før endeleg politisk handsaming og vedtak.

Kvart år, kanksje på slutten av året kan ein laga ein statusrapport på trafikksikringsarbeidet som skal leverast til kommunestyret. Denne rapporten skal være ei oppsummering på kva som er gjort i det siste året innanfor trafikksikring i kommunen.

1.7 Måling av effekten av trafikksikringstiltak

Å måle slike effektar kan i mange tilfelle være vanskeleg. Observasjonar og samtalar med dei som ferdast i trafikken er ein måte. Ei blanding av kvantitative (teljingar for eksempel) og kvalitative (intervju og spørjeskjema for eksempel) kan brukast for å vurdere effekten av forskjellege tiltak slik som nye fartshindrande tiltak og nye gang- og sykkelvegar. Nokre tiltak kan også slå ut på ulukkestatistikken, da helst i positiv retning. Ein har så langt ikkje noko program eller prosjekt som skal måle slike effektar. Viss ein har ressursar til det så kan ein starte eit slikt prosjekt ved eit framtidig gjennomført tiltak.

2. Trafikale utfordringar i Etne kommune

E134 går gjennom kommunen. Vegen har stor trafikk (om lag 1800 – 4700 passeringar i døgnet (ÅDT)) og har svært variabel standard. Den går gjennom tettstaden Etnesjøen, som er ein flaskehals for trafikken. Kombinasjonen mykje folk som kryssar vegen i Etnesjøen og stor gjennomgangstrafikk, aukar faren for ulykker. Trafikken held ofte høgare fart enn fartsgrensa gjennom Etnesjøen. E134 er førebels berre delvis oppgradert til å handtera den store trafikken gjennom kommunen og er ikkje oppgradert til gjeldande europavegstandard. Fleire store prosjekt er i planfase eller nett starta bygging, men det vil ta lang tid å få alt ferdig. Gjennomgangstrafikken består av mange store kjøretøy, spesielt relatert til langtransport.

Etnesjøen har ikkje fortau / gang og sykkelvegar på både sider av E134. Manglande tilrettelegging for dei mjuke trafikantane aukar deira behov for å krysse den sterkt trafikkerte vegen. Dette er eit problem, særleg på sørsida av Gjerde kyrkje og austover på nordsida av E134, frå krysset E134-Fv.34. Dei fleste ulykker der fotgengjarar er involverte skjer ved kryssing av veg, difor bør ein hindre folk i å krysse vegen meir enn nødvendig. Gang- /sykkelvegar fungerer også i stor grad som skulevegar.

Dei fleste vegane i kommunen er smale og svingete, og går ofte gjennom utfordrande terrell der det er kostnadskrevjande å utbetra. Det er også fare for steinsprang og skred fleire stadar. Behovet for opprusting og utbetring av vegnettet er stort i heile kommunen.

Vegane i kommunen er stort sett ikkje ideelle for bruk for mjuke trafikantar. Difor er behovet for eit eige tilbod for gåande og syklande stort, og dagens tilbod er stort sett i Etnesjøen og i nokre bustadområde.

Det er fleire hjortekryssingar i kommunen, mange av dei går over den sterkt trafikkerte E134. Ulykker med hjortevilt kan være svært alvorlege, difor er vegkryssande hjortetråkk noko som må merkast godt.

3. Statistikk

I dette kapittelet blir det fokusert på tre forskjellige typar trafikkrelatert statistikk, som til saman gir eit bilet av utviklinga av trafikksituasjonen over tid og situasjonen slik den er no. I ulykkesstatistikken blir lagnader til tal. Det er først og fremst tala for uynskte hendingar ein søker å redusera med hjelp av trafikksikringsarbeid. Viltpåkjørselsstatistikken viser at skogens ville dyr er ein faktor ein må rekne med når det gjeld trafikkryggleik . Trafikktejingane viser et oppdatert bilet på trafikksituasjonen på vegane i kommunen. Trafikkteita har direkte relevans for risikoene for ulykker.

I tiårs perioden 2003 til 2013, skjedde det i følgje tabell 3.2. 73 ulykker i Etne kommune. Tre personar døyde i ulike ulykker og mange har blitt skadd. Etne kommunes visjon frå førre trafikksikringsplanen om at «*Det skal ikkje verta drepne eller alvorleg skadde i trafikken i Etne kommune*» er difor ikkje realisert enno. Fylgjeleg Difor er det viktig å halda fram med trafikksikringsarbeidet.

3.1. Ulykkesstatistikk

Trafikkulykker med ulik alvorsgrad er diverre daglegdags i Noreg. Årssaksamanhengane kan være mange, men menneskeleg svikt går igjen som årsak. Dårlege vegar og variable ver og føreforhold, skapar utfordringar som aukar sjansen for ei dårlig vurdering som kan føre til ei ulykke. Vegar bør forbetra og vinter-vedlikehald bør prioriteras for å skape gode forhold for dei vegfarande. Sjølv sagt bør ein også utføre holdningsskapande arbeide for å redusere faren for menneskeleg svikt.

Statistikken som blir brukt i dette delkapittelet er henta frå vegdatabanken til vegvesenet, og er lasta ned frå <https://www.vegvesen.no/vekart/vekart/>, og det er gjort et utval for Etne kommune. Data er også henta frå SSB og tabell nummer 10209, som omhandlar vegtrafikkulykker. Det kan være feil og manglar ved dei originale datasetta og det kan ha blitt gjort feil under laginga av figurar og tabellar og i analysen av desse.

Definisjonen av skadegrad brukt i denne statistikken (frå Statens vegvesen):

Drepene: Ein person som dør med ein gong, eller innan 30 dagar som følgje av ein vegtrafikkulukke.

Hardt skadd: Fellesomtale på meget alvorleg og alvorleg skadd.

Meget alvorleg skadd: Alle skader som i ei tid truar pasienten sitt liv eller som fører til varig mén (30 – 100 % medisinsk invaliditet).

Alvorleg skadd: Større men ikkje livstruande skader.

Lettare skadd: Mindre skader som ikkje treng innlegging på sjukehus.

Drepne eller skadde i vegtrafikkulykker

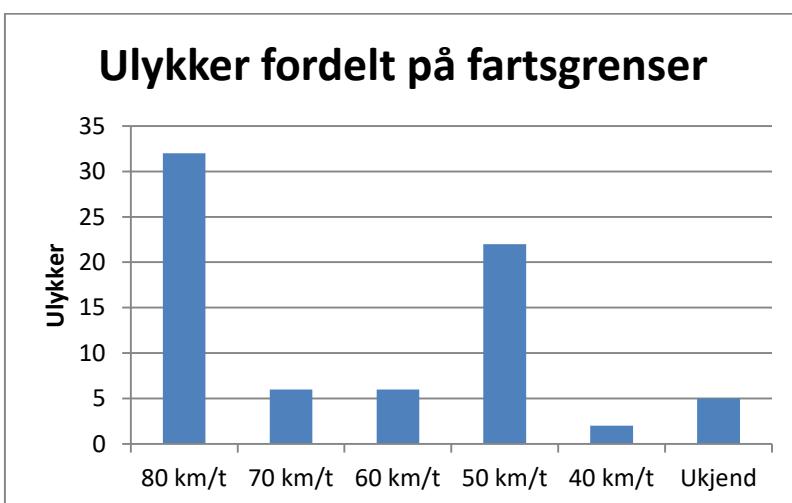
Etne kommune. 2003 – 2013

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Sum
Ulykker	12	7	5	6	5	6	8	5	4	8	3	69
Drepne	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	3
Skadde i alt	16	12	6	7	6	7	13	6	8	9	4	94
Hardt skadde	2	2	1	1	0	0	3	0	2	0	0	11
Lettare skadde	14	10	5	6	5	7	9	4	2	9	2	73
Ukjend skadegrad	0	0	0	0	1	0	1	2	4	0	2	10

Tabell 3.1. Tabellen viser ei oversikt over ulykker og skadde for åra 2003 til 2013. Kjelde: SSB. Tabell 10209. Det ser ut til at SSB ikkje har med ulykker med fotgjengarar og syklistar. Fire ulykker er difor ikkje med her. Tala for 2013 kan være ufullstendige.

Ser ein på tabell 3.1 er det vanskeleg å sjå nokon definitiv trend over tid. Tala er relativt låge og det skal få ulykker til før ein får eit stort utslag på statistikken. Kor alvorleg skaden blir handlar ofte om tilfeldigheiter og små marginar, difor er det vanskeleg å sjå nokon trendar også her.

Ser ein på tabell 3.2, ser ein fort at det er europavegen som har flest ulykker. Dette er naturleg sidan den er mest trafikkert og har til dels høg fartsgrense. Dette gjer også at den toppar statistikken over dei hardast skadde. Av dei andre vegane er det fylkesveg 34 frå Etne til Skånevik via Skånevikstranda som peiker seg ut negativt. Dette kan skuldast at fleire av strekningane på denne vegen har mange krappe svingar som er svært uoversiktlege og vegen er smal. Fylkesveg 48 har også ein del ulykker. Dette er den mest brukte vegen til og frå Skånevik, og det er mange som kjører fort for å rekke ferja. Mange strekk er svingete og det er vanskeleg å halde god nok oversikt. Dei andre vegane er stort sett meir oversiktelige, har mindre trafikk og er så smale at mange held låg fart.



Figur 3.1. Trafikkulykker i Etne kommune frå 2003 til 2013 fordelt på fartsgrenser. Tala for 2013 kan være ufullstendige, difor kan det være fleire ulykker enn dette. Kjelde: Vegvesenet (Nasjonal vegdatabank). «Inneholder data under norsk lisens for offentlige data (NLOD) tilgjengeliggjort av Statens vegvesen.».

Figur 3.1 viser at dei fleste ulykkene i kommunen skjer i 80 soner. Dette kan ha samanheng med at høg fart kan føre til fleire ulykker, 80 soner utgjer ein stor del av vegnettverket i kommunen, mange av desse ulykkene har skjedd på E134 som har mykje trafikk i tillegg til mange og lange 80- soner. I det originale talmaterialet går det fram at nesten alle ulykkene med fotgengarar har skjedd i 50 soner. Fleire av ulykkene er relaterte til uhell i kryss og det har vore fleire utforkjøringar, nokon av dei kan ha samanheng med rus. Nokon av 50 sonene er omgjorte til 40 sone i statistikk perioden.

Kategorien «ukjend» skuldas t mangefull registrering.

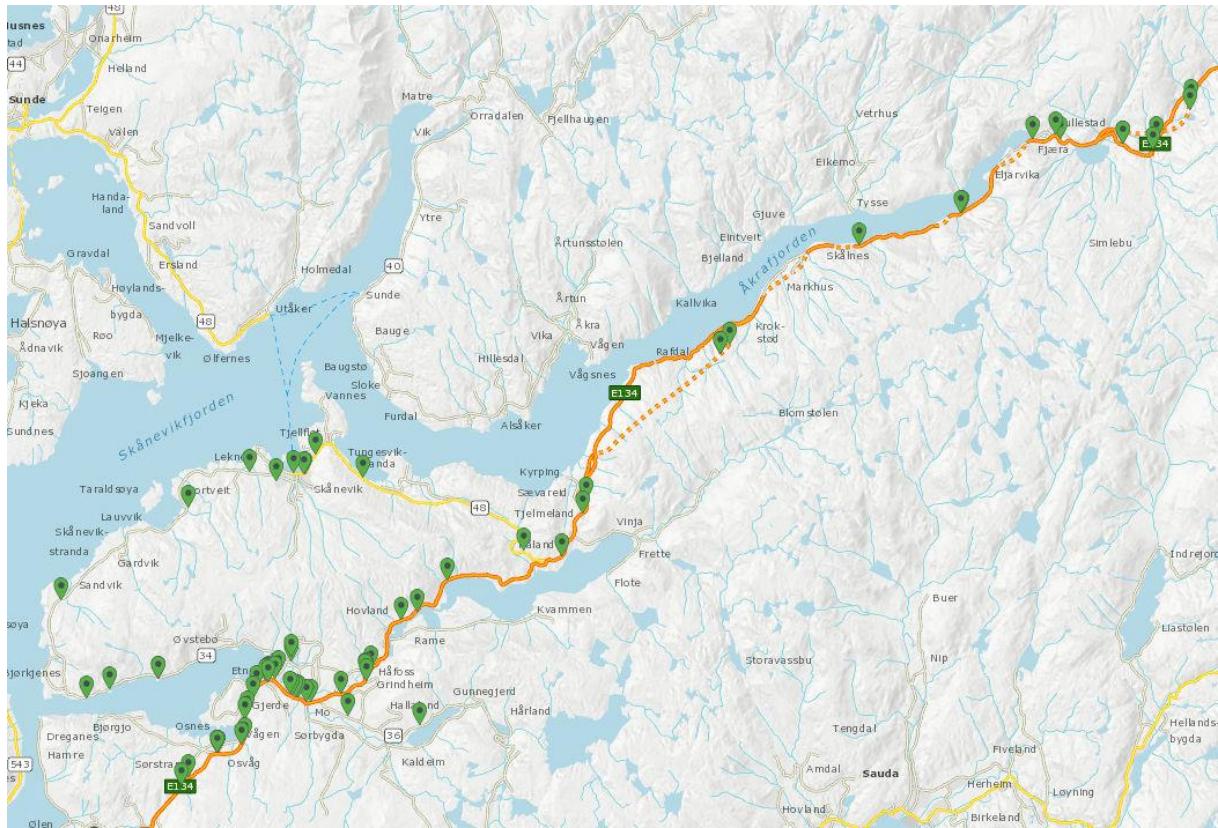
Ulykker og skadde fordelt på vegnummer.

Etne kommune. 2003 - 2013

Veg nummer	Ulykker	Drepne	Meget alvorleg skadde	Alvorleg skadde	Lettare skadde
E134	51	3	3	6	59
Fv 48	6	0	0	1	6
Fv36	2	0	0	0	5
Fv35	2	0	0	1	1
Fv34	9	0	0	0	11
Kommunal	3	0	0	0	3
Sum	73	3	3	8	85

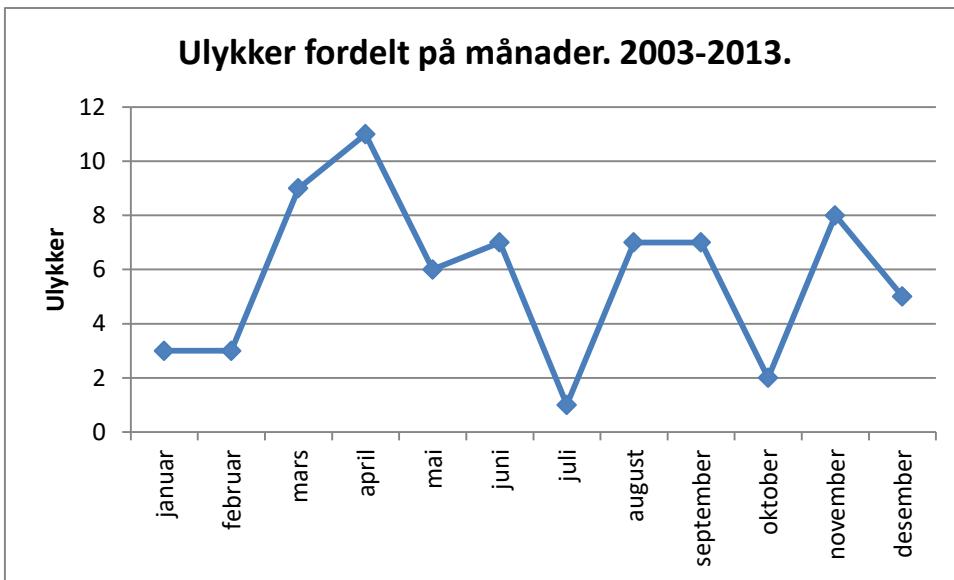
Tabell 3.2. Trafikkulykker i Etne kommune frå 2003 til 2013 fordelt på vegnummer. Tala for 2013 kan være ufullstendige, difor kan det være fleire ulykker enn dette. Kjelde: Vegvesenet (Nasjonal vegdatabank). «Inneholder data under norsk lisens for offentlige data (NLOD) tilgjengeliggjort av Statens vegvesen.».

Trafikksikringsplan 2019 – 2029 for Etne kommune



Figur 3.2. Dei grøne markørane viser enkeltulykker i Etne kommune mellom 2003 og 2013. Kjelde: Vegvesenet (Nasjonal vegdatabank). «Inneholder data under norsk lisens for offentlige data (NLOD) tilgjengeliggjort av Statens vegvesen.».

Kartet i figur 3.2 viser kor ein har konsentrasjonen av ulykker i kommunen. Det har skjedd flest ulykker på europavegen på strekninga Etne sentrum og i retning Ølen, dette er også den mest trafikkerte strekninga i kommunen, med omlag 4300 passeringar i døgnet i Etne sentrum og 3700 passeringar ved kommunegrensa til Vindafjord per døgn. Sjå delkapittel 3.2 for fleire trafikkteljingar. Strekninga er særleg utsett fordi den er ikkje tilpassa dagens trafikk og krav til tryggleik. Det er svingete mange stader og ein må passere fleire bergknausar. Eitt uoversiktleg kryss ved Mørkeli og fare for hjortevilt i vegbana gjer også sitt til at dette vegstykket får auka risiko for ulukker. Det er her det er flest påkjørslar med hjortevilt i kommunen jamfør figur 6.8. Ulykker som involverer hjortevilt er ikkje inkludert i vegvesenets og SSBs statestikk som er brukt i dette delkapittelet. Sjå delkapittel 3.3 for ulykker med hjortevilt.



Figur 3.3. Ulykker fordelt på månader, for åra 2003 – 2013 i Etne kommune. Kjelde: SSB. Tabell 10209. Det ser ut til at SSB ikkje har med ulykker med fotgjengarar. Fire ulykker er difor ikkje med her. Tala for 2013 kan vera ufullstendige.

Figur 3.3 viser at det var mange ulykker i månadene mars og april dei siste ti åra. Dette resultatet er heilt annleis enn den tilsvarende statistikken frå den førre trafikksikringsplanen frå 2005 som hadde tal frå 1991 til 2000. Der var mars den månaden med minst ulykker og april var ein «vanleg» månad. Der var juli og august dei verste ulykkesmånadene. I figur 3.3. var det berre ei ulykke i juli, og august skilje seg ikkje ut på noko vis. Dei fleste alvorlege ulykkene skjer gjerne om sumaren, på godt føre og i godt ver. Dette har samanheng med at folk kjører mykje under slike forhold og at dei held høgare fart. Figur 3.5 og 3.6 støtter dette. Trafikkteilingane i figur 3.8 viser også at det er om sumaren det er mest trafikk. I figur 3.3 er det ikkje spesielt mange ulykker i sumarmånadene. Kanskje kan tala forklarast med mange ulykker i forbindelse med påske trafikken det siste tiåret. Etne har vanlegvis milde vintrar og greitt føre på vegane det meste av året, noko som kan innby til høg fart, også om vinteren.

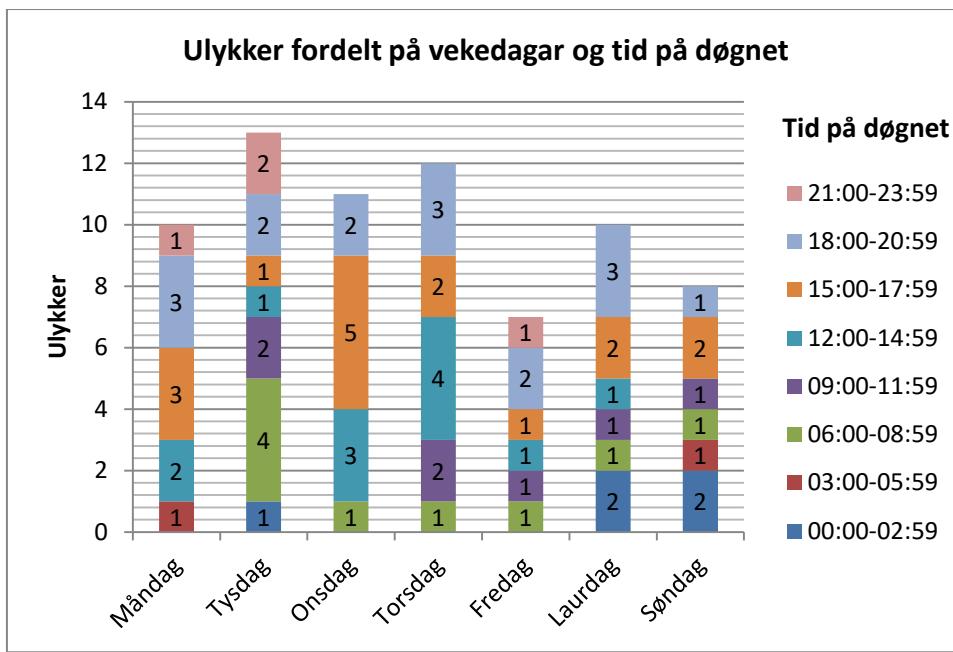
Kva tidspunkt ulykkene skjer på ser ein av figur 3.4. I den gamle statistikken frå 1991 til 2000 som vart brukt i den førre trafikksikringsplanen, var det på laurdag og søndag det var flest ulykker. Det ser ut til å ha forandra seg i tiåret 2003 til 2013. Der er det tysdag til torsdag som er dei verste dagane og ulykkene skjer mest på dagtid. Det ser ein også i figur 3.6. Dette kan skuldas at det er mest trafikk på denne tida av veka og døgnet. Det er spesielt ettermiddagane som stikk seg ut i figuren.

For tidrommet 18:00 til midnatt er det særleg tidleg på kvelden, frå seks til åtte, at dei fleste ulykkene skjer.

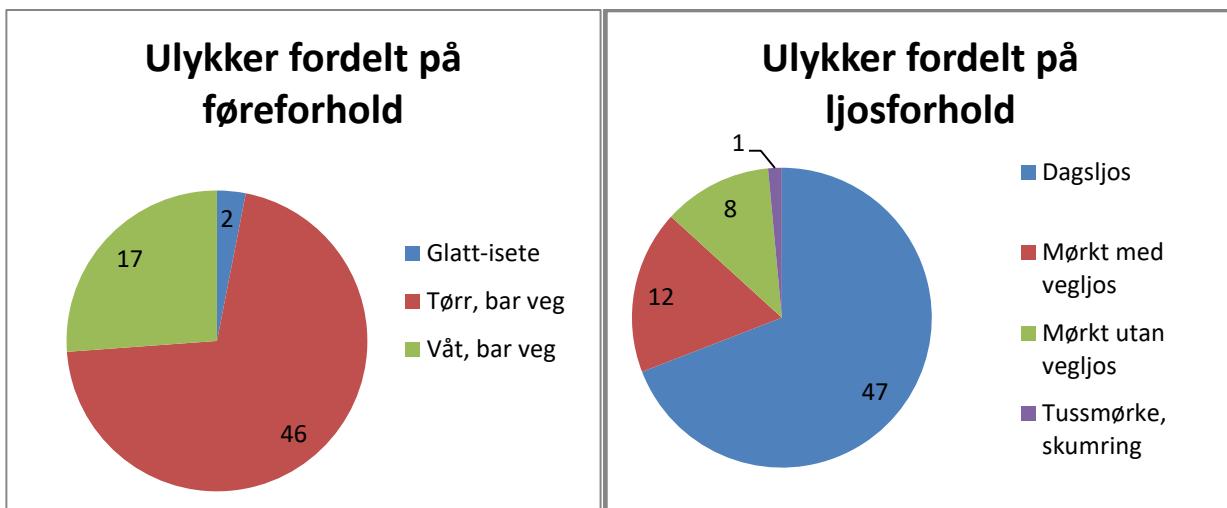
Tysdagane hadde spesielt mange ulykker i tidsrommet seks til ni på morgonen. Dette kan skuldast tilfeldigheter sidan det er få ulykker i dette tidsrommet for dei andre dagane.

I helgene skjer det mange ulykker i tida før og etter midnatt. Dette kan være relatert til festkjøring og køyring i ruspåverka tilstand. Dei andre dagane har få ulykker i dette tidsrommet, og spesielt få etter midnatt.

Det er minst ulykker i tidsrommet frå tre til seks om morgonen, med to ulykker. Det er også på denne tida av døgnet det er minst trafikk på vegane.



Figur 3.4. Figuren viser antall ulykker fordelt på vekedagane og tid på døgnet der døgnet er delt opp i åtte intervall. Tala gjeld for 2003 til 2013. Onsdag og torsdag mangler ei ulykke kvar på grunn av mangelfull registrering. Tala for 2013 kan være ufullstendige, difor kan det være fleire ulykker enn dette. Kjelde: Vegvesenet (Nasjonal vegdatabank). «Inneholder data under norsk lisens for offentlige data (NLOD) tilgjengeliggjort av Statens vegvesen.».



Figur 3.5. Figuren viser ulykker fordelt på det føreforholdet som var da ulykka skjedde. Det er åtte ulykker som var merka med «ukjend» føre på grunn av manglande registrering. Dei er ikkje inkluderte i figuren. Dei fleste av dei skjedde på sumaren, medan det var tre i mars og ein midtvinters. Dei fleste skjedde sannsynlegvis på bare vegar.

Figur 3.6. Figuren viser ulykker fordelt på dei ljósforholda som var da ulykka skjedde. Det er fem ulykker som var merka med «ukjend» ljósforhold på grunn av manglande registrering. Dato og klokkeslett indikerer at fire av dei var i dagsljos og ein i skumring eller mørke. Dei ukjende er ikkje inkludert i figuren.

Kjelde: Vegvesenet (Nasjonal vegdatabank). «Inneholder data under norsk lisens for offentlige data (NLOD) tilgjengeliggjort av Statens vegvesen.».

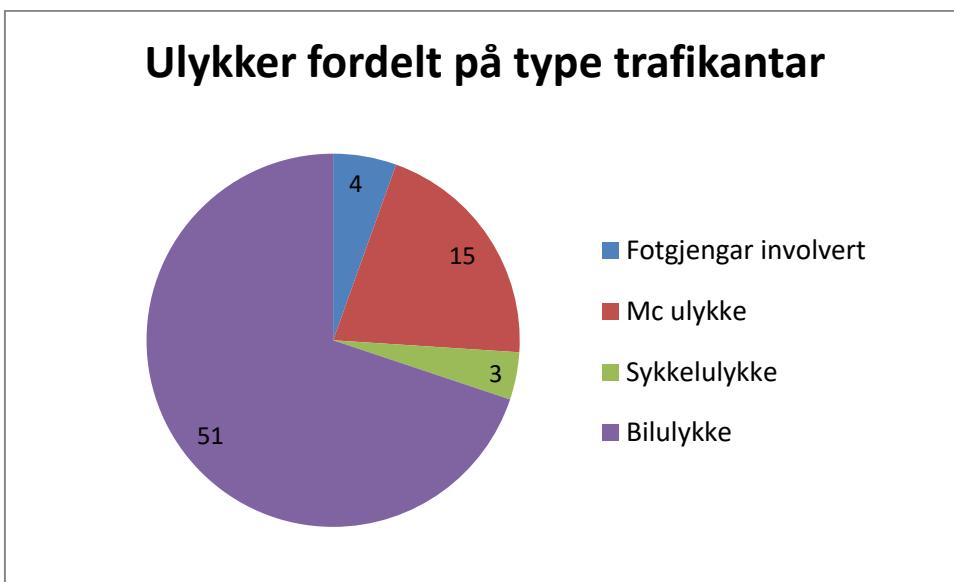
Ser ein på tabell 3.3 går det fram at dei fleste ulykkene er utforkøyringar der berre eitt køyretøy er involvert, dei aller fleste skjer i svingar. Slike ulykker skjer ofte i samband med høg fart, spesielt på vegar der føraren ikkje er kjend. Møteulykker er det også ein del av, men det er ikkje stor skilnad på tal på møteulukker i kurver kontra møteulukker på rette strekk. Det skjer en del påkjøringar bakfrå, to av dei skjedde rett ved Langfossen, elles er det ikkje noko geografisk område som utmerkar seg når det gjeld utforkjøringar. Ulykker i samband med vegkryss har ikkje et eige punkt i tabellen, men er fordelt litt rundt om i andre kategoriar. Nokon er lista opp som vikeplikts-brot, medan nokon går under kategorien «andre», der det ofte er relatert til møteulykker ved avkjøring i kryss. Det er få ulykker i samband med forbikjøring. Kanskje skuldast dette at mange av vegstrekken i kommunen er for svingete og smale til at folk kører forbi. På europavegen er det også mykje trafikk.

Det er fire ulykker der fotgjengarar er involverte. Alle skjedde i Etne sentrum og alle utanom ei skjedde under krysning av E134. Ein lettare skadd, ein alvorleg skadd og ein blei drepen. Den siste ulykka skjedde ved omsorgssenteret der ein person vart lettare skadd etter ei påkjørsel. Etter dødsulykka blei det tatt grep. Den aktuelle fotgjengarkrysinga blei fjerna og dei andre overgangane fekk kvite ljós. I kategorien «andre» er det litt forskjellig. Det meste er uspesifiserte ulykker relatert til utforkjøringar, kryss og møteulykker. Det er også ei ulykke der det var dyr involvert; ein episode med hest og vogn i Etne sentrum.

Ulykker fordelt på type ulykker.

Type ulykke	Ulykker
Eitt kjøretøy - utforkjøring - rett vegstrekning	7
Eitt kjøretøy - utforkjøring i svingar	22
Møteulykke på rett vegstrekning	5
Møteulykke i kurve	6
Påkjøring bakfrå	8
Uhell ved forbikjøring	2
Vikeplikt brot	8
Fotgjengar involvert	4
Andre	11
Sum	73

Tabell 3.3. Tabellen viser ulykker fordelt på dei forskjellige typane ulykker som er registrert i Etne kommune mellom 2003 og 2013. Klassifikasjonane er baserte på vegvesenets koding for uhell. Tala for 2013 kan være ufullstendige, difor kan det være fleire ulykker enn dette. Kjelde: Vegvesenet (Nasjonal vegdatabank). «Inneholder data under norsk lisens for offentlige data (NLOD) tilgjengeliggjort av Statens vegvesen.».



Figur 3.7. Figuren viser fordelinga av dei forskjellige typane trafikantar som var involvert i ulykker i Etne kommune mellom 2003 og 2013. Tala for 2013 kan være ufullstendige, difor kan det være fleire ulykker enn dette. Kjelde: Vegvesenet (Nasjonal vegdatabank). «Inneholder data under norsk lisens for offentlige data (NLOD) tilgjengeliggjort av Statens vegvesen.».

Som ein ser av figur 3.7, så er dei aller fleste ulykkene bilulykker, men det er også ein del Mc ulykker. Den tilgjengelege statistikken skilje ikkje mellom personbilar og store kjørety som lastebil og buss, alt går under bilulykke. Ein kan også merka seg at det også var motorkjørety innblanda i fotgjengar- og sykkelulykkene.

3.2 Trafikkteljingar

Vegvesenet har to faste målepunkt i tilknyting til Etne, som fangar opp kontinuerlege data (Nivå 1). Eit er i Rullestadtunnelen, ikkje langt frå kommunegrensa til Odda, og det andre ligg på Fikse, på grensa mellom Etne og Vindafjord kommune, omtrent midt mellom tettstadane Etnesjøen og Ølen. Dei andre tala som er med her, er målt med periodiske teljingar (Nivå 2, 4 veker kvart år). Tala frå Shell stasjonen i Etne er generert frå nivå 2 data frå Shell stasjonen og nivå 1 data frå fikse. Tal for dei to faste målepunkta blei henta frå:

<http://www.vegvesen.no/Fag/Trafikk/Trafikkdata/Trafikkregistreringer> og tal for ferjestrekninga Skånevik – Utåker for 2012, blei henta frå:

<http://www.vegvesen.no/Fag/Trafikk/Trafikkdata/Ferjestatistikk>. Det var ingen tal for sambandet Skånevik – Matre. Periodiske teljingar kom frå vegvesenet på e-post. Tala viser årleg døgntrafikk (ÅDT) og månadleg døgn trafikk (MDT). Dette er eit gjennomsnittstal for kjøretøypasseringar per døgn, gjennom eit år eller månad. Tala frå Shell stasjonen hadde tabellar for både vekedagar og timer. I statistikken frå vegvesenet, går grensa mellom tunge og lette kjøretøy ved ein kjøretøys lengde på 5,6 meter.

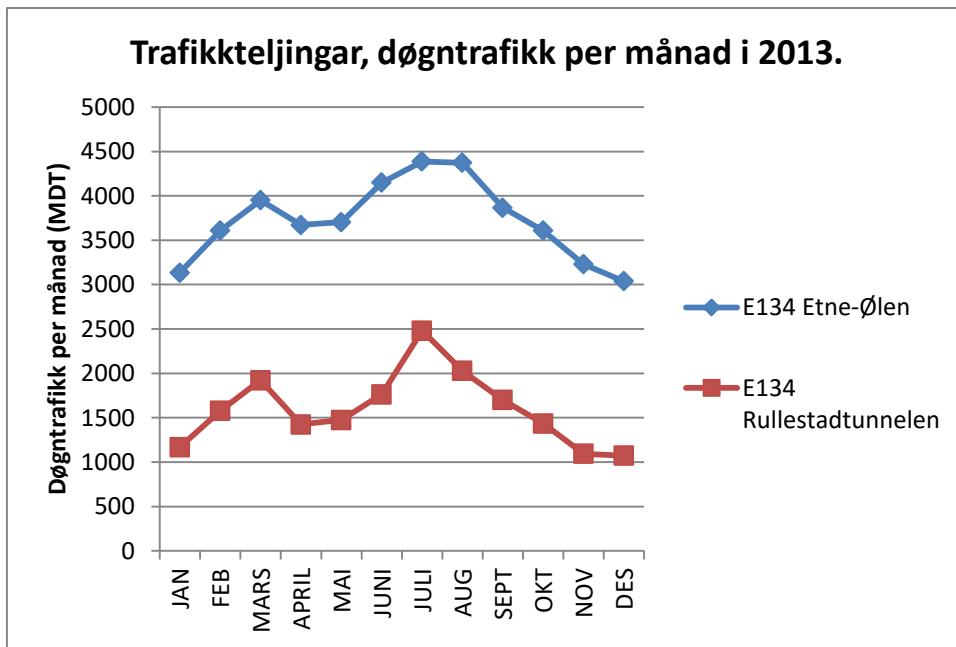
År	Trafikkteljingar for E134 Etne-Ølen (Fikse)			År	Trafikkteljingar for E134 Rullestadtunnelen		
	ÅDT- totalt	ÅDT tunge	% tunge		ÅDT- totalt	ÅDT tunge	% tunge
2008	3282	460	14 %	2008	1414	291	21 %
2009	3429	470	14 %	2009	1473	284	19 %
2010	3466	481	14 %	2010	1490	292	20 %
2011	3569	504	14 %	2011	1484	296	20 %
2012	3614	513	14 %	2012	1524	309	20 %
2013	3728	495	13 %	2013	1597	319	20 %

Tabell 3.4. Trafikkteljingar for det faste trafikkteljingspunktet på Fikse, ved kommunegrensa mellom Etne og Vindafjord. ÅDT og tunge kjøretøy for åra 2008 til 2013.

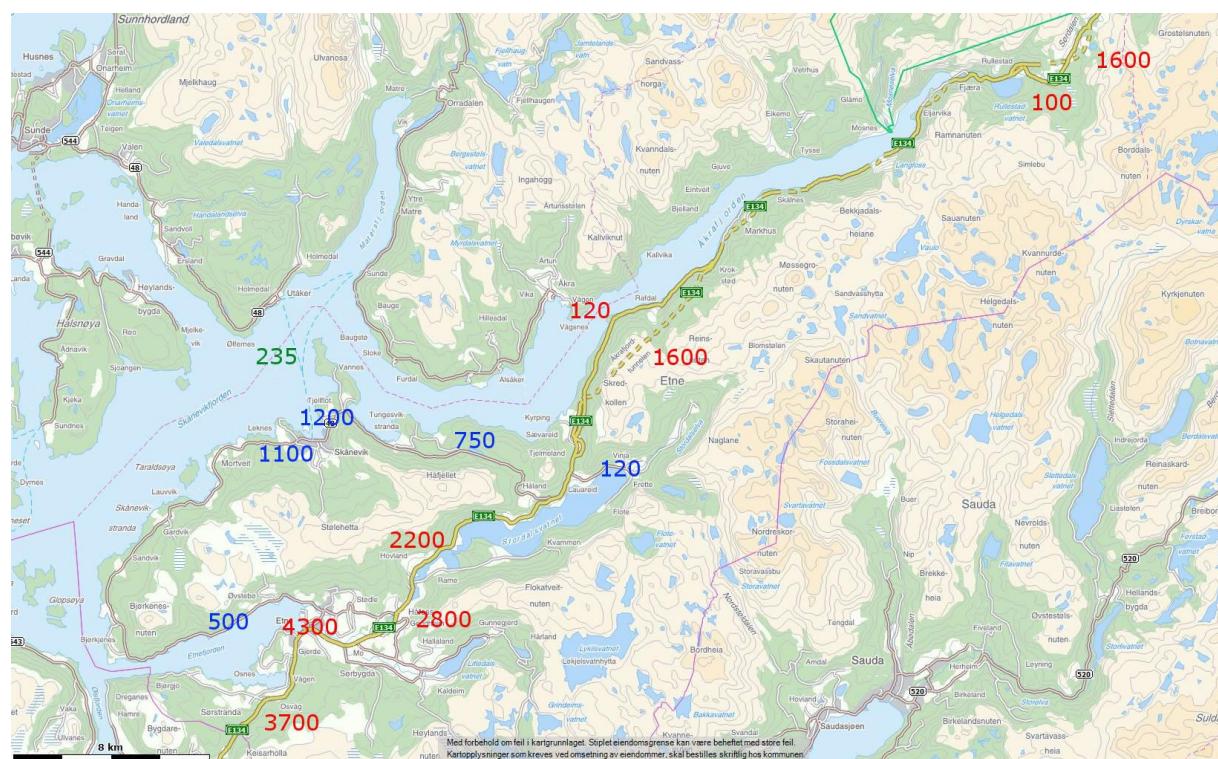
Tabell 3.5. Trafikkteljingar for det faste trafikkteljingspunktet i Rullestadtunnelen, ved kommunegrensa mellom Etne og Odda. ÅDT og tunge kjøretøy for åra 2008 til 2013.

Tabellane 3.4 og 3.5 viser at trafikken for begge målepunkta er aukande, og har auka jamt og trutt dei siste åra. Tungtrafikken aukar også for kvart år, men held seg stabil i forhold til den totale trafikkmengda. Nasjonalt sett så er det ein langtidstrend at tungtrafikken aukar i forhold til anna trafikk, men dette varierer frå år til år og det er også lokale variasjonar. Det er også ein nasjonal trend at den totale trafikkmengda aukar litt for kvart år, spesielt på riks og europavegar. Dette er i tråd med kva ein ser i desse tabellane. Aukinga i trafikkmengd for Etne-Ølen i perioden 08-13, var på 446 kjøretøy eller 13,59 %. For Rullestadtunnelen er talla 183 kjøretøy eller 12,94 %.

Figur 3.8 viser at trafikken toppa seg to gonger i 2013. Den fyrste gongen var i mars (det kan skuldast påsketrafikken). Påska var i april i åra før og dei hadde ein MDT topp i april i staden for mars. Andre tal frå vegvesenet viser betydeleg auka trafikk under påske utfart og heim igjen. Med unntak av påska, fylgjer alle dei siste åra det same mønsteret med ein MDT-topp om sumaren. Ferietid, betrevêr og godt føre over alt kan være faktorar som forklarar dette.

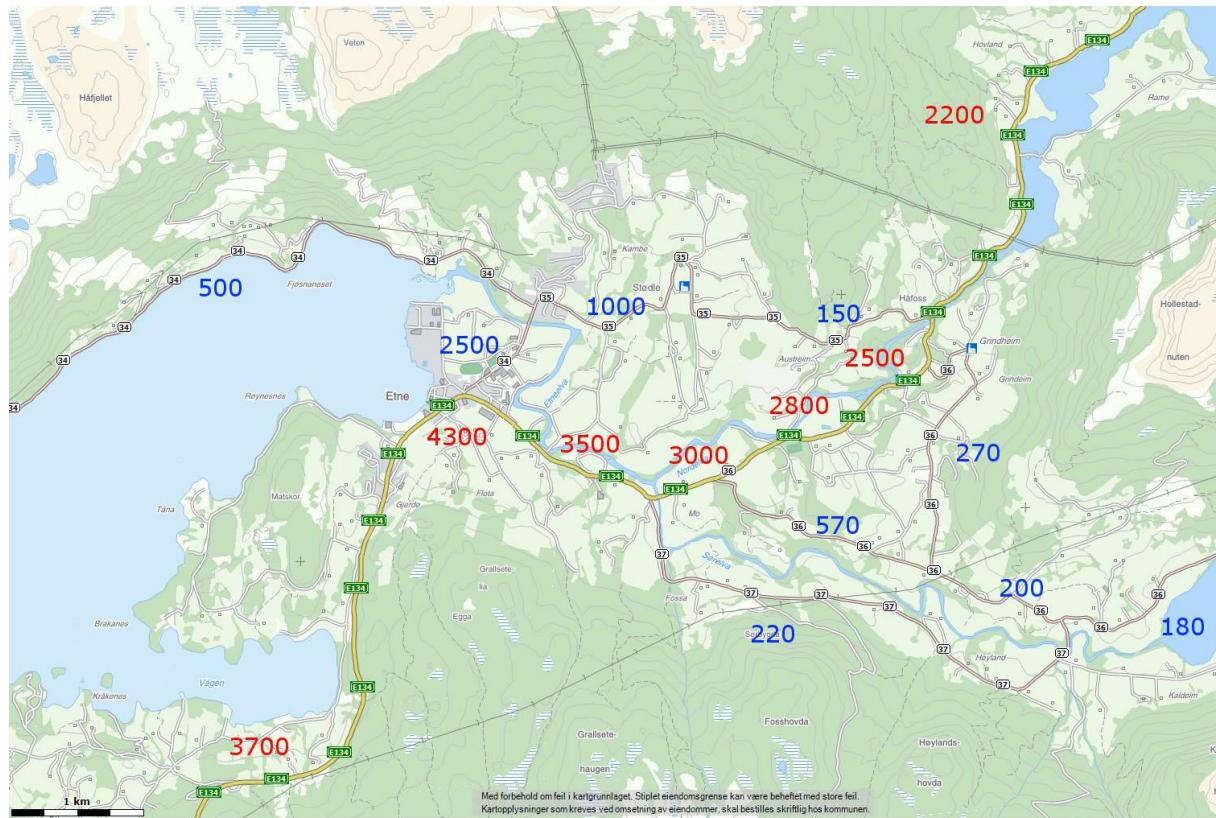


Figur 3.8. Trafikkteljingar for dei to faste trafikkteljingspunktene i Etne kommune for 2013, fordelt på månadar. Kjelde: Vegesenet.



Figur 3.9. ÅDT for heile Etne kommune, utanom enkelte fylkesvegar og detaljer rundt Etne sentrum. Dei kan sjåast i figur 3.10. Raude tal gjeld for E134. Blå gjeld for fylkesvegar og grøn er ferjesambandet Skånevik – Utåker. Tala er frå 2013 og 2012. Dei doble tala langs Åkrafjorden og Rullestad gjeld for gammal og ny veg, der den nye er mest trafikkert. Kjelde for data: Vegvesenet. Kartgrunnlag: Fonnakart.

Figurane 3.9 og 3.10 viser kor trafikken er størst i kommunen målt i ÅDT. Begge figurane viser at trafikken aukar desto lenger vest ein kjem. Trafikken aukar også di nærmere ein kjem tettstader. Mykje av dei tendensane ein ser her kan skuldast lokal trafikk. Folk kjører fram og tilbake til jobb, barnehagar, fritidstilbod, venner og butikken. Konsentrasjonen av høg trafikk rundt Etne sentrum og Skånevik sentrum kan kanskje forklara slik. Ein kan til dømes sjå på trafikken som går på Fv 34 mellom Etne sentrum og bustadområdene opp i Sildalia og Støle. Den er på 2500 ÅDT, meir enn enkelte av strekka på E134.



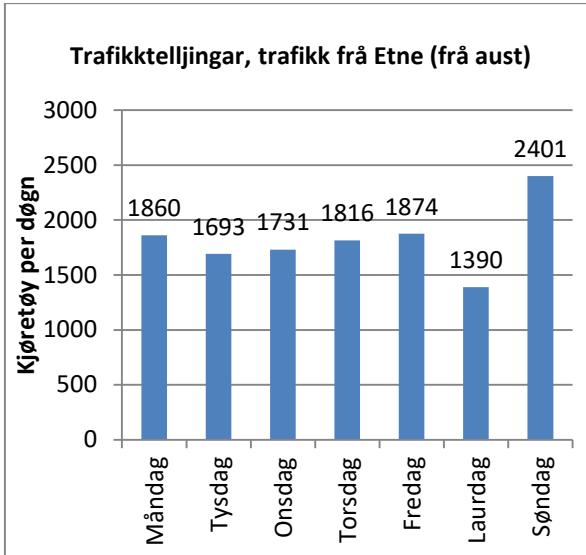
Figur 3.10. ÅDT for områda rundt Etne sentrum. Raude tal gjeld for E134. Blå gjeld for fylkesvegar.
Kjelde for data: Vegvesenet. Kartgrunnlag: Fonnakart.

Etne er generelt orientert vestover mot Haugesund og det er ein viss handelslekkasje til Ølen og Haugesund. Det er også fleire i Etne som har jobb i den retninga. I tillegg bur det mest folk vest i kommunen, og då mest i områda rundt Etne sentrum. Med køyring til og frå Etne sentrum samt køyring vestover til Ølen og utover, vil trafikken auke på di nærmere Etne sentrum ein kjem austfrå og den vil auke vidare vestover mot Haugesund. ÅDT for strekninga Ølen-Ølensvåg er på 7100. Den ligg på 5000 til 6000 lengre vestover.

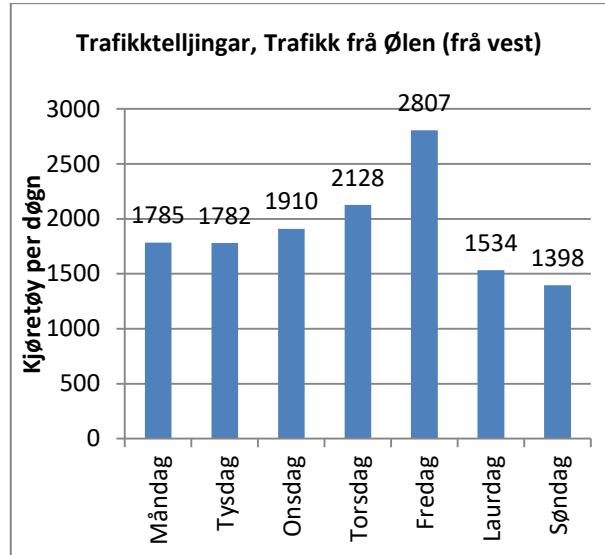
Ser ein austover frå kommunegrensa Etne-Odda er det ein litt anna tendens. Rullestadtunnelen på Etne-sida har ein ÅDT på 1597 (runda av til 1600 på kartet). Vidare austover langs E134 så har Seljestad ein ÅDT på 2040 for 2013. Går ein nordover derifrå så hadde Rv 13 ved Låtefoss ein ÅDT på 2064 det same året. Det at tala for Seljestad og Låtefoss er noko høgare enn for Rullestadtunnelen, kan skuldast lokal trafikk som går til og frå Odda på E134 og Rv13, framfør å reise i retning Etne og Haugesund gjennom Rullestadtunnelen. Mykje av trafikken gjennom Rullestadtunnelen kan være folk på langtur mellom vest- og Aust-Noreg, men dette er vanskeleg å vite heilt sikkert.

På fylkesvegane i Etne er trafikken noko roligare. Desse vegane tener langt mindre folk enn europavegen og er ofte tilkoplingsvegar for grender framfør å væra ein gjennomfartsveg.

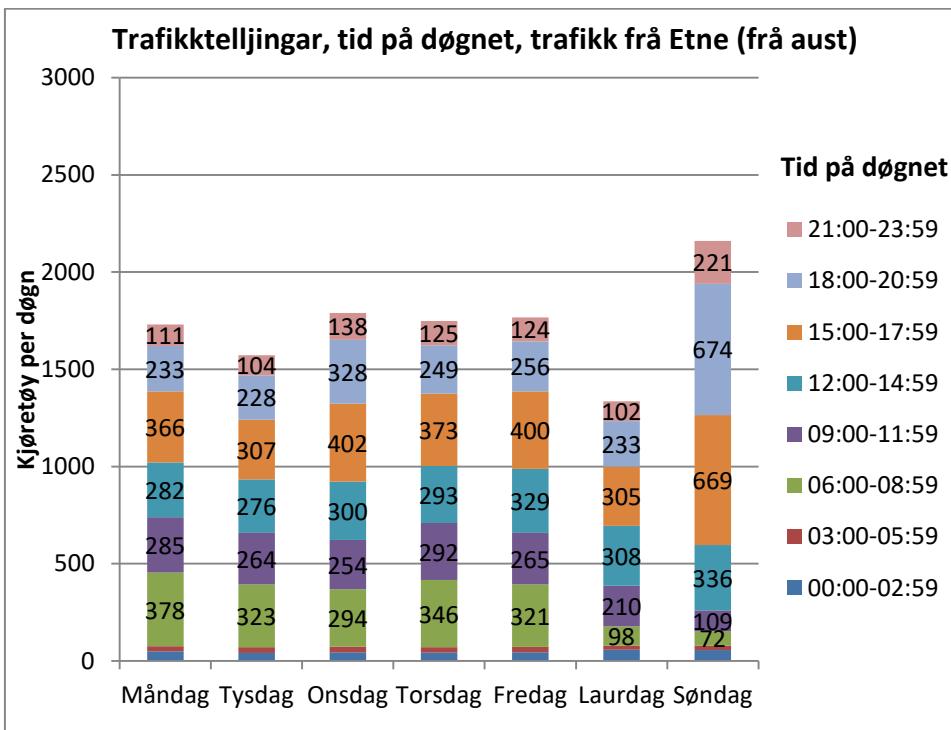
Når det gjeld skular så er det stor variasjon. Trafikken forbi Enge skule er på omlag 2500 ÅDT, medan ÅDT på vegane rundt Rygg skule varierer mellom 570 og 180.



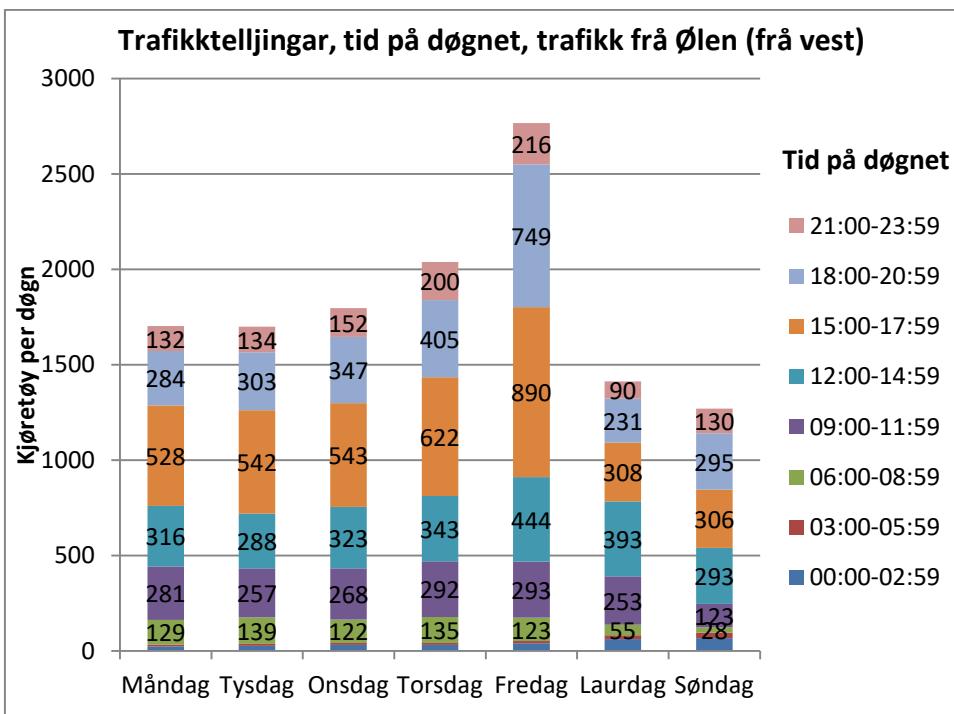
Figur 3.10. Figuren viser trafikktelljingar for trafikken frå aust gjort ved Shell stasjonen i Etne. Tala er frå 2013 Kjelde: Statens vegvesen.



Figur 3.11. Figuren viser trafikktelljingar for trafikken frå vest gjort ved Shell stasjonen i Etne. Tala er frå 2013 Kjelde: Statens vegvesen.



Figur 3.12. Figuren viser trafikktelljingar fordelt på tid på døgnet. Dette gjeld for trafikken frå aust og teljingane er gjort ved Shell stasjonen i Etne. Tala for tidsrommet midnatt til tre varierer frå 41 til 55, frå tre til seks om morgonen varierer det med 22 til 30. Tala er frå 2013 Kjelde: Statens vegvesen



Figur 3.13. Figuren viser trafikktelljingar fordelt på tid på døgnet. Dette gjeld for trafikken frå vest og teljingane er gjort ved Shell stasjonen i Etne. Tala for tidsrommet midnatt til tre varierer frå 23 til 67, berre helgedagar hadde over 40 passeringar. Frå tre til seks om morgonen varierer det med 9 til 28. Tala er frå 2013 Kjelde: Statens vegvesen

Figurane 3.10 og 3.11 viser trendane i trafikkmengd gjennom veka fordelt på trafikk både austover og vestover. Desse tala er basserte på alle vekene i 2013 med unntak av tre, der talmaterialet var ufullstendig. Det ein ser er at det er jamt høg trafikk begge vegen. Legger ein saman tala for kvar retning ser ein at trafikken austover frå Ølen er størst med 13342 passeringar. Andre vegen er talet 12764, ein differanse på 578. For desse figurane så er det spesielt to dagar som skil seg ut, fredagen for trafikk vestover og søndagane den andre vegen. For å sjå kva som skjer på desse dagane må ein sjå på figurane 3.12 og 3.13. Desse figurane er basserte på eit utval av veker som vert sett på som «ordinære». Det vil seie at dei ikkje hadde nokon heilagdagar eller noko anna som skulle medføre unormalt stor eller liten trafikk på tidspunkt eller dagar utanom det vanlege. Desse vekene var: veker 2, 11, 16, 24, 34, 42, 47 og 50. Totalt åtte veker.

På fredagar er det ein stor auke i trafikken frå vest i tidsrommet mellom tre på ettermiddagen og ti på kvelden. Det blir antatt et dette er pendlarar frå Etne som skal tilbake, blanda med ein stor mengde hyttefolk frå Stavanger og Haugesund, som skal til Røldal og Haukelijell. Denne hyttetrafikken ser ut til å starte så smått allereie på torsdag. Det er rimeleg å tru at det er dei same folka som utgjer mykje av den store trafikken ein ser i motsett retning søndags ettermiddag og kveld, omlag tusen fleire passeringar enn for dei som reiser andre vegen.

For trafikken frå Etne så er vekedagane nokså like. Om morgonen mellom seks og ni er det ein stor utfart vestover, sannsynlegvis dei som pendlar til større bedrifter i Ølen samt andre arbeidsplassar vidare vestover, mellom anna i Haugesund. Det er ikkje ei tilsvarande pendling andre vegen, det er ikkje like mange som pendlar til Etne utanfrå. Trafikken frå Ølen på vekedagane er noko meir

variabel. Det er spesielt torsdag og fredag som skil seg mest ut. Dette er forsøkt forklart tidligare i teksten. Trafikken frå midnatt til seks om morgonen er marginal gjennom heile veka for begge retningane, den er størst i helgene frå midnatt til tre.

Det er enkelte dagar og timer der trafikken er unormalt høg. Dette gjeld spesielt påsketrafikken som kan gi stort utslag i talmaterialet. Figur 3.8 viser til dømes ein stor trafikktopp i mars som sannsynlegvis er på grunn av påsketrafikken. 488 kjøretøy passerte Shell stasjonen på ein time dagen før skjærtorsdag i 2013. Det var i retning austover. Den dagen var det til saman seks timer der det passerte over 395 kjøretøy per time. Den andre vegen var tala endå høgare den andre påskedag da folk var på tur heim. Da var det 522 passeringar i den mest travle timen.

Det er naturleg å gjere ei samanlikning mellom ulykkestala i figur 3.4 og trafikkfeljingane i figurane 3.11 og 3.12. På grunn av relativt lite talmateriale i ulykkesstatistikken, så er det ikkje så lett å sjå eit tydeleg mønster. Det ein kan sjå er at dei fleste ulykkene skjer i dei mest trafikkerte tidene. Likevel er det påfallande mange ulykker om natta sjølv om det er betydeleg mindre trafikk. Spesielt er det helgene som skil seg ut her, noko som kan være relatert til den auka trafikken tidleg på natta i helgene (sjå tal i figurforklaring). Det kan også være relatert til både rus og trøytte sjåførar. Samstundes er det påfallande få ulykker i de mest trafikkerte periodane gjennom veka.

Det er ikkje laga eigen statistikk for tungtrafikken forbi Shell stasjonen, men ein kan sjå av figurane 3.4 og 3.5 at det utgjer 13% for trafikken som passerer Fikse, som er den som ligg nærmast Etne. Talet for Rullestadtunnelen er 20% sjølv om talet på tunge kjøretøy er færre enn på Fikse. Det kan væra nokon fleire store kjøretøy som er innom Etnesjøen enn det som passerar på Fikse. Dette fordi transport mellom hamna og grusuttaka ved Stødle ikkje blir fanga opp i statistikken som tungtransport. Ein kan også anta at det er ein auka tungtransport i samband med vegbygginga i Stordalen der ein god del stor stein blir transportert gjennom Etne. Det arbeidet er ikkje fanga opp i statestikken brukt i dette dokumentet sidan arbeidet starta opp i 2014. Bygginga av E134 Bakka – Solheim vil også føre til auka tungtransport gjennom Etne under byggjepериодen av strekket som går gjennom Etne.

3.3. Viltpåkjørslar

Etne er ein kommune med mykje hjortevilt. I dei siste seks åra er det berre eit år det ikkje blei felt meir enn 400 hjort i kommunen, da blei 395 hjort felt. Det fins også ein del rådyr. Det finns naturlegvis mange vegkryssande hjortetråkk, fleire av dei går over den sterkt trafikkerte E134 og det skjer fleire påkjørslar rundt om i kommunen kvart år. Data er henta frå hjorteviltregisteret si webløysing (<http://www.hjorteviltregisteret.no/FallviltInnsyn>). Tabell 3.6 viser at 85 hjortevilt blei påkjørte i åra 2006 til 2013. Det var aller mest hjort som blei påkjørt. Kartet i figur 3.11 viser at det er i området rundt Fikse det er størst sjanse for å kollidera med hjort, medan Steine ser ut til å være staden kor det er mest påkjørslar med rådyr. Sjølv om det er relativt låge tal per år, er det mogleg at ein langtidstrend kan sporast. I 2008 var det sers mange fallvilt. Bestanden var svert høg og det blei gitt ekstra mange løyper til jakt dette året. Tabell 3.4 viser ei stor auke i trafikken på det mest utsette området for viltpåkjørslar ved Fikse i perioden 08-13, tabell 3.6 viser ein nedgang i hjorteviltpåkjørslar trass i den auka trafikkmengda. Det kan tyde på at den auka jakta har hatt ein effekt.

Det er om hausten og tidleg på vinteren at faren for påkjørslar er størst. Det er då hjorten kjem nedover liene ettersom beitet vert magrare i fjellet, og det er mest mat å hente for hjorten og andre hjortedyr i låglandet. For å koma seg fram må dei ofte krysse vegar. I følgje NINA rapport 463, er det i den mørke tida (medrekna skumringstid) av døgnet dei fleste på kjørslene skjer, normalt klokka 06:00 til 08:00 om morgonen, og 17:00 til 20:00 om ettermiddag og kveld. Det er også på denne tida at det er høgast trafikkettetheit på vegane, i tillegg til at hjortedyr er veldig aktive i desse tidsromma. Dette skapar ein uheldig kombinasjon og kan føre til ulykker. Generelt så trivs hjortevilt godt i kulturlandskapet og i låglandet spesielt. Eit aktivt skog- og jordbruk skapar gode habitat for hjortedyr, og det er samstundes i slike områder ein finn den største tettheita av vegar.

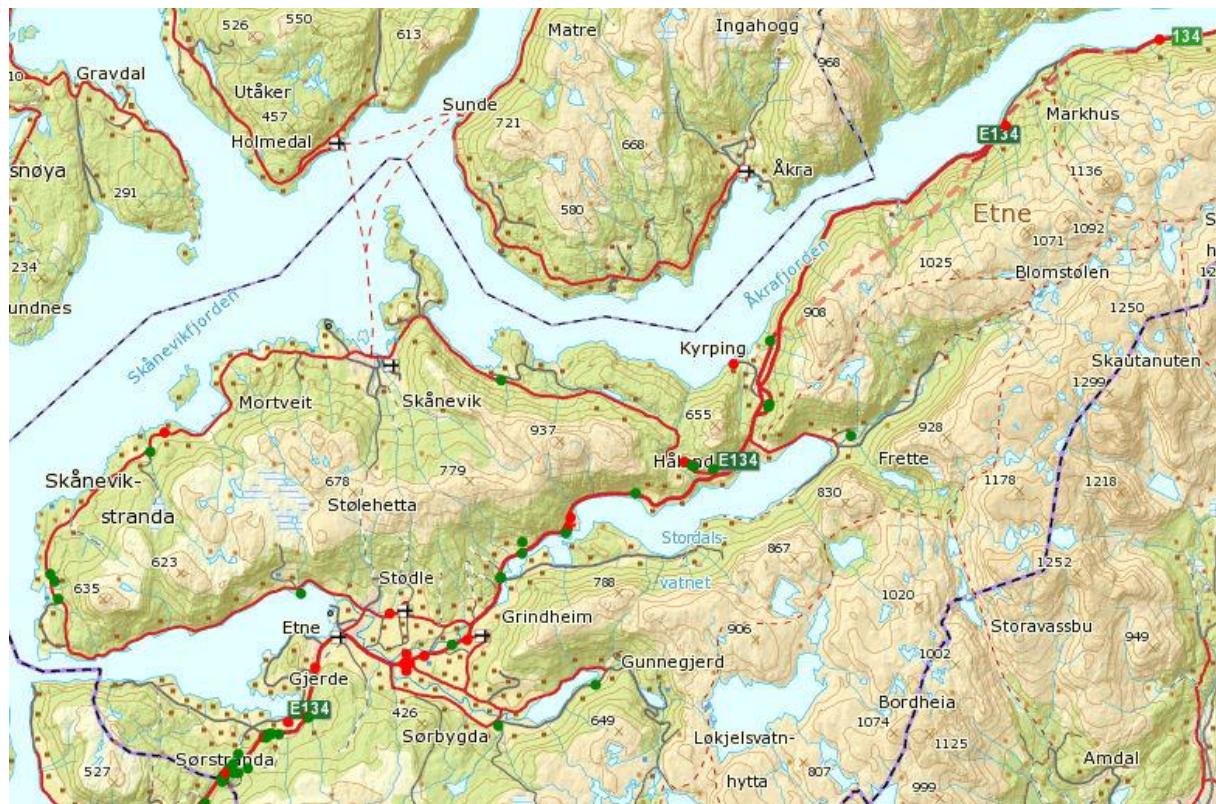
Fallvilt i Etne kommune, 2006-2013. Hjort og Rådyr.

Viltpåkjørsel med motorisert kjøretøy.

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Sum
Hjort	10	9	15	8	5	3	6	3	59
Rådyr	2	2	4	3	3	4	4	4	26
Sum	12	11	19	11	8	7	10	7	85

Tabell 3.6. Viltpåkjørslar med bil for åra 2006 – 2013. Tala omfattar alle innmelde påkjørslar, ikkje berre dei som førte til at det påkjørde dyret døyde. Kjelde: Hjorteviltregisteret.

Trafikksikringsplan 2019 – 2029 for Etne kommune



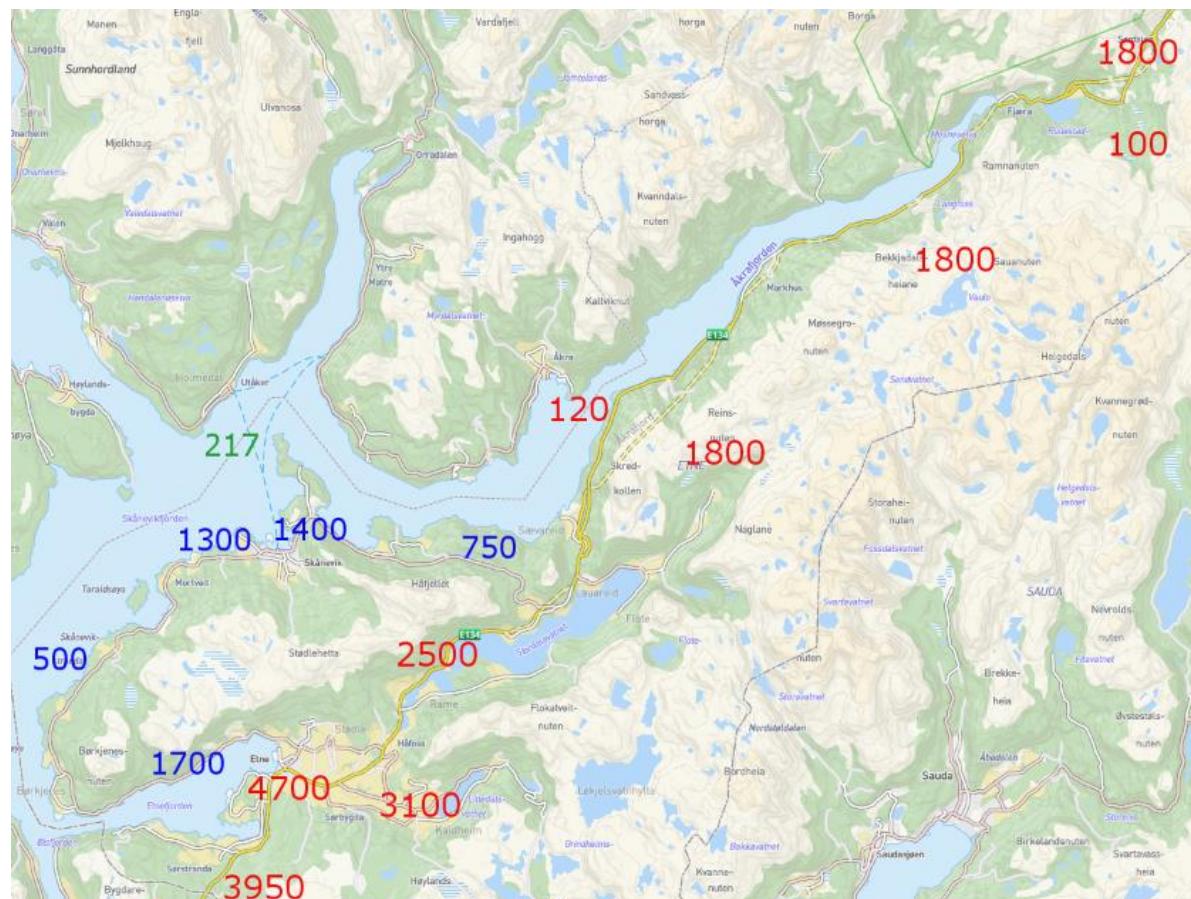
Figur 3.14. Kartutsnittet viser påkjørsler av hjort (grøne prikker) og rådyr (raude prikker) for åra 2006 - 2013. Kjelde: Hjorteviltregistret. (<http://www.hjorteviltregisteret.no/FallviltInnsyn>)

3.4 Nyare trafikkdata.

Statestikk kapitlet i denne planen blei skreve for fleire år sidan og det var eit mål at planen skulle rulleras den gongen. Slik blei det ikkje, og det er heller ikkje laga eit nytt kapittel med nye tal til denne rulleringa. Det er mogleg det blir laga eit nytt og fyldig kapittel til den neste rulleringa som kan komme allereie i 2020. Da tenkjer ein først og fremst rulling av tiltakskapitlet, men ny statestikk kan også kome. Fram til da så kjem det her ein liten seksjon med nokre nye tal for ÅDT, hjortevilt pluss at vi tek med nokre fartsmålingar.

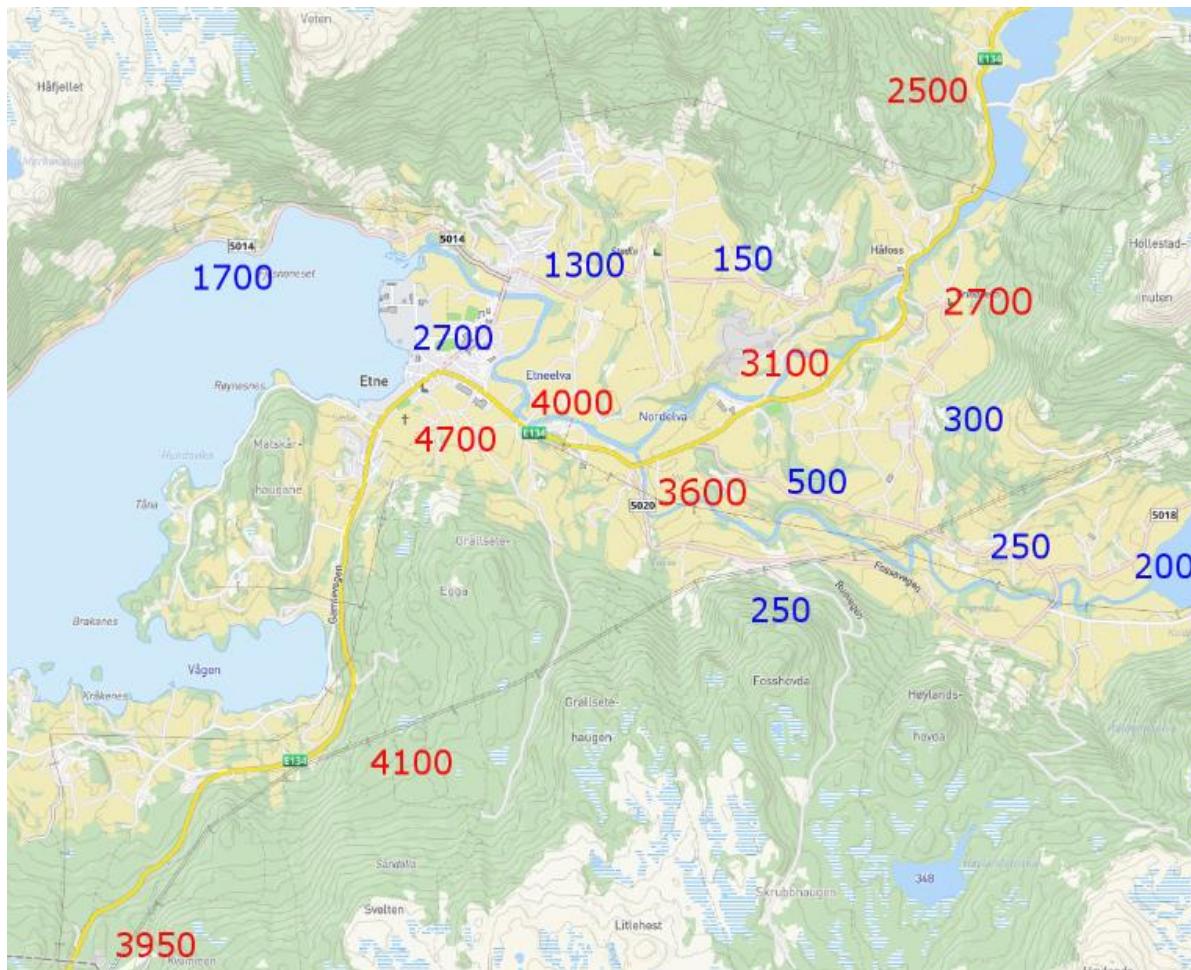
3.4.1 ÅDT målingar.

Dei to karta med ÅDT målingar kan direkte samanliknast med figur 3.9 og 3.10. Det var forventa da dei blei laga at ÅDT ville auke i framtida. Tala for 2018 viser at det var riktig estimert og det er forventa enda større auke framover. Spesielt etter at rogfast blir ferdigstilt. På nesten alle vegstrekningar så er det ei auke. Som oftast ei auke på 100 – 200 kjøretøy. ÅDTen for nordsida av Etnefjorden har tilsynelatande har gjort eit hopp frå 500 til 1700. Dette skuldast ikkje auka trafikkmengd men at dokumentet med ÅDT tal er tolka annleis. Problemet er at ikkje alle strekningar står oppførde med namn på start og slutt. Ein må gjette litt kva som er kva, men for kvart vegnummer så er strekningane oppførde kronologist etter ei kjøreretning. Det er på europavegen at auka er størst, og det er her ein også forventar vidare auke. På ferjeruta Skånevik – Matre har ÅDTen gått ned frå 235 til 217.



Figur 3.15. ÅDT for heile Etne kommune, utanom enkelte fylkesvegar og detaljer rundt Etne sentrum. Dei kan sjåast i figur 3.10. Raude tal gjeld for E134. Blå gjeld for fylkesvegar og grøn er

ferjesambandet Skånevik – Utåker. Tala er frå 2018 med unntak frå ferja som er frå 2016. Dei doble tala langs Åkrafjorden og Rullestad gjeld for gammal og ny veg, der den nye er mest trafikkert. Kjelde for data: Vegvesenet. Kartgrunnlag: Fonnakart.



Figur 3.16. ÅDT for områda rundt Etne sentrum. Raude tal gjeld for E134. Blå gjeld for fylkesvegar. Kjelde for data: Vegvesenet. Kartgrunnlag: Fonnakart.

3.4.2 Fartsmålingar.

Det er gjort to relativt ferske fartsmålingar i Etne sentrum. Føremålet er å sjå på atferden til trafikantane, ikkje å gje ut bøter. To målingar er gjorte, ein ved omsorgssenteret og gjerde kjøpesenter, den andre ved tinghuset og hotellet. Fartsgrensa er 40km/t på begge stadane og begge stadane kjøras det for fort. Ved tinghuset er det 45,33% som kjører for fort imens 89,55 kjører for fort forbi Gjerde senter.

Fartsmålingar Etne sentrum aust.				
Tidsrom: 26. januar 2018, 15:00 - 6. februar 2018, 14:00				
		Antal	Snitt km/t	V85
Fartsgrense:	40 km/t	Sykkel/moped/MC	857	51 59
Hastighetsovertredelser:	89,55 %	Bil	6292	49 56
Trafikkretning:	Mot Haugesund	Lett lastebil	2846	48 55
Veg og plassering:	E134. Målepunktet var ei lysmast 50 aust for innkjørsel mellom Etne senter og Gjerde senter (coop/felleskjøpet)	Lastebiler	3782	48 55
		Lastebil med henger	1396	48 55
		Sum	15173	48 56

Tabell 3.7. Fartsmålingar av trafikk på E134 som passerer omsorgssenteret og Gjerde senter. Kjelde: Statens vegvesen.

Fartsmålingar Etne sentrum midt/vest.				
Tidsrom: 6. februar 2018, 13:00 - 16. februar 2018, 16:00				
		Antal	Snitt km/t	V85
Fartsgrense:	40 km/t	Sykkel/moped/MC	335	35 46
Hastighetsovertredelser:	45,33 %	Bil	25319	39 46
Trafikkretning:	Begge retningar	Lett lastebil	6105	39 46
Veg og plassering:	E134. Målepunktet var ved gangfelt vest for Etne rådhus.	Lastebiler	7397	39 46
		Lastebil med henger	4429	39 46
		Sum	43585	39 46

Tabell 3.8. Fartsmålingar av trafikk på E134 som passerer Tinghuset og Gjerde kyrkje. Kjelde: Statens vegvesen.

3.4.3 Viltpåkjørslar

Desse dataene om fallvilt er henta frå same staden som dei gamle dataene frå førre kapittel. Dei er difor direkte samanliknbare og dei fortsett dataserien frå tabell 3.6. Det ein ser er at det har jamt over vore fleire påkjørslar i desse siste åra samanlikna med tabell 3.6. Eit unntak er 2017 og kanskje 2019 blir eit unntak. Det er vanskeleg å trekke ein konklusjon ut av desse tala, men det ein kan seie er at det er mange hjorteviltpåkjørslar i Etne kommune og at sjåførar bør ta skiltinga om hjortefare alvorleg.

Fallvilt i Etne kommune, 2014-2019. Hjort og Rådyr.						
Viltpåkjørsel med motorisert kjøretøy.						
	2014	2015	2016	2017	2018	2019 Sum
Hjort	5	8	12	4	15	3 47
Rådyr	8	6	7	4	6	5 36
Sum	13	14	19	8	21	8 83

Tabell 3.9. Viltpåkjørslar med bil for åra 2014 – 2019. Tala omfattar alle innmelde påkjørslar, ikkje berre dei som førte til at det påkjørde dyret døyde. Tala for 2019 er førebelse og gjeld fram til november. Kjelde: Hjorteviltregistret



Figur 3.17. Kartutsnittet viser påkjørslar av hjort (grøne prikker) og rådyr (raude prikker) for åra 2014 - 2019. Kjelde: Hjorteviltregistret. (<http://gammel.hjorteviltregisteret.no/Fallvilt>)

Kartet syner dei same tendensane som i figur 3.14. Det er dei same stadane som det er ein har risiko for hjortevilt påkjørslar. Sjølv om datasettet berre syner vilt som har kollidert med kjøretøy, så ser det ut til at eit rådyr er påkjørt ute på vanner der det ikkje finns nokon veg. Mogleg det er ei feilregistrering.

3.4.4. Nasjonale ulukkesdata.

Det er heldigvis få ulukker i Etne kommune gjennom eit år. Så få at ein ikkje får laga god statistikk.

Frå nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018 – 2021 står det nokre tal som seier noko om korleis ein står med tanke på målet om 0 skadde og drepne i trafikken.

I dei siste tiåra så har talet på drepne i trafikken minka jamt og trutt. Det høgaste talet på drepne hadde ein på starten av 1970 talet da ein var oppe i 560 på det verste året. I 2018 var det 108 drepne.

Drepne og hardt skadde ¹				
	2018		Snitt siste 5 år	
	Drept	Hardt skadd	Drept	Hardt skadd
I alt	108	602	123	658
Menn	82	418	92	437
Kvinner	26	184	30	221
Trafikanter				
Bilførere	62	215	58	222
Bilpassasjerer	8	82	16	95
Motorsyklister og mopedister	16	148	21	149
Gående, syklende og akende	20	141	23	174
Andre trafikanter	2	16	5	18
Alder				
0-15 år	1	31	3	35
16-24 år	17	118	22	123
25-44 år	22	150	27	177
45-64 år	37	197	38	205
65 år eller eldre	31	106	33	118
Uoppgitt alder	0	0	0	1

¹Hardt skadde er summen av alvorlig og meget alvorlig skadde.

Tabell 3.10. Drepne og hardt skadde i trafikken i 2018 i heile Noreg. Kilde: statistisk sentralbyrå

Så ein kan seie at trenden pekar rett veg og at trafikksikringsarbeidet fungerer, men ein er enno er eit stykke frå målet ein har med nullvisjonen. Førebels i 2019, fram til 1. november er det registrert 87 drepne. Ein kan komme under 100 drepne i år viss vi er heldige.

Sidan 2010 har møteulukker blitt redusert, til gjengjeld så er det ei auke i kryssulykker og fotgjengarulykker.

Basert på ulukkesstatistikk for 2013-2016 har:

- Riksvegnetet 14,0 drepne og hardt skadde per mrd. kjøretøykilometer
- Fylkesvegnetet 22,1 drepne og hardt skadde per mrd. kjøretøykilometer
- Det kommunale vegnetet 16,8 drepne og hardt skadde per mrd. kjøretøykilometer

Dette er gjennomsnittstal per vegkategori og varierer sjølv sagt svært mykje frå strekning til strekning.

4. Tiltaksliste.

Tiltaka er blitt oppdelte i prioriterte og ikkje prioriterte tiltak. Den prioriterte lista har tiltak som ein er spesielt interessert i å få gjennomført, samt at nokon av dei har eit stort sannsyn for å bli gjennomførte viss ein viser at dei er prioritert. Dette er gjerne tiltak som kan få finansiering gjennom tilskot eller at dei er med i eit eller fleire prosjekt, slik som haugalandspakken. Ofte er det slik at det er eit krav at eit tiltak er med i ein trafikksikringsplan for å kunne få midlar. Det meste av tiltaka er gang- og sykkel vegar. Det er også ein del punktutbetringar. Det betyr at ein ikkje har til mål å lage ein ny veg, eller utbetre heile strekninga, men at ein utbetrar enkeltpunkt langs vegen der den er dårligast. Eit problem med fylkesvegane i kommunen er at ingen av dei står på vegvesenets liste over prioriterte fylkesvegar. Det betyr at vegvesenet ikkje har til hensikt å auke standaren på vegen, berre flikke og reparere slik at standaren ikkje går ned. Eit unntak her er Fv 548 mellom Håland og Skånevik der ein ønskjer å rette ut vegen og auke standaren på strekka nærmast Skånevik, trass i at vegen ikkje er prioritert av vegvesenet. Sjå kapittel 7 for kartreferansar.

Sumaren 2019 fekk fylkesvegane i heile kommunen nye nummer. Kvar fylkeskommune har eigne fylkesvegsnummer som går fra 1 og utover. Sidan Hordaland og Sogn og fjordane blir til Vestland fylke frå starten av 2020, så må ein dele ut fylkesvegsnummer på nyt. Nedanfor finn du ein konverteringstabell som syner gamle og nye nummer.

Gammalt nummer	Nytt nummer
34	5014
35	5016
36	5018
37	5020
39	5022
48	548

4.1 Tiltaksliste etter prioritet.

Desse tiltaka har ein eit sterkt ønskje om å få gjennomført. Lista er delt opp i tre, der gang- og sykkelvegar / fortau er på ei eiga liste. Tiltak som er med i haugalandspakken er med i ei eige liste for å vise at Etne ønskjer å få dei gjennomførte. Så er det ei liste men andre tiltak som ikkje kjem under dei to andre prioriterte listene.

Gang- og sykkel vegar

Nr	Tiltak	Vegtype	R-plan
1	G-/s-veg Kambe del 1	Kom.	Nei
2	G-/s-veg Kambe del 2	Kom.	Nei
3	G-/s-veg Nesvågen - Skånevik omsorgssenter	Fv548	Delvis
4	G-/s-veg Fitja – Julaskår	Fv.5014	Delvis

5 G-/s-veg Enge - Prestegarden	Fv.5016	Nei
6 Fortau Mørkelikrysset - Eikanes byggefelt.	Kom.	Ja
7 fortau Etne sentrum sør (Etne senter - Gjerde kyrkje)	E134	Nei
8 G-/s-veg Madsgård – Fikse		Nei

Andre tiltak

1 Miljøgate Skånevik sentrum (fartsreduksjon og gangsone)	Fv5014	ja
2 Oppruste Fv. 548 Skånevik - Nes	Fv548	Snart
3 Oppruste Fv.548 Nes - Tungesvik.	Fv548 Kom/	Snart delvis
4 Vegljos rundt Osnesvegen (Frå Osnes til Sæbø)	priv.	Nei
5 Vegljos Sørstranda.	Kom.	Nei
6 Ny veg E134 Bakka - Solheim Tiltak mot hjortevilt påkjørslar, rydding av skog langs 7 vegen.	E134	K-plan
	E134	Nei

Haugalandspakken

- 1** Mørkelikrysset
- 2** g-s veg kryss-Fv34 til omsorgssentret (nordsida av E134)
- 3** g- s Mo - Steine til kryss-Fv5018

4.2. Omtale av prioriterte tiltak

Tiltak som er nye sidan førre planen (2005) er merka med (Ny).

4.2.1. Gang og sykkelvegar

Langs kommunale vegar

G-/s-veg Kambe del 1

Dette er ein viktig del av gang- og sykkelvegen for Kambefeltet og går frå svingen ved Solheim der eksisterande gang-/sykkel vegar endar – fram til kryss ved «driftavegen» som ungane nyttar som internveg allereie. Ca lengde på dette tiltaket er 300 meter.

Denne strekninga er viktig å få etablert då det er mange ungar på Kambe. Kartreferanse: Figur 7.1.



Bilete 4.1. Her stoppar den eksisterande gang og sykkelvegen, og her startar tiltaket «kambe del 1». Foto: Roar Bævre.

G-/s-veg Kambe del 2

Dette er et tiltak som gjeld vidare frå «driftavegen» på Kambe til krysset der vegen fortset opp i feltet. Tiltaket er omtalt, kostnadsrekna og omsøkt tidlegare (før 2000). Ca lengde på dette tiltaket er 190 meter. Kartreferanse: Figur 7.1.



Bilete 4.2. «Driftavegen» på Kambe kryssar her hovudvegen opp til Kambefeltet. Vegen kjem frå høgre opp frå Kambe som traktorveg, og fortset til venstre i biletet som kombinert traktor, gang- og sykkel veg. Tiltaket «Kambe del 1» stoppar her, og «Kambe del 2» startar her, og vil ende rett ved bilen som visast lenger på vegen. Foto: Roar Bævre.

G-/s-veg Nesvågen - Skånevik omsorgssenter

Dette tiltaket er med i detaljregulering for Fv48 Skånevik - Flesjo, planid 201604 som er under utarbeiding.

G-/s-veg Fitja – Julaskår

Tiltaket er delvis regulert gjennom detaljreguleringa for Fitja feltet, men manglar regulering utanfor avgrensinga til denne planen. Den er vidare regulert i R-108 Reguleringsplan for Etnesjøen del 2 – endring. Kartreferanse: Figur 7.1.

G-/s-veg Enge – Prestegarden

Dette er eit tidligare prioritert tiltak, og på denne strekka manglar det både gang og sykkelveg og vegljos. Her er det mange bustader, så tiltaket er eit viktig trafikksikringstiltak. Det manglar oppdatert reguleringsplan for området. Kartreferanse: Figur 7.1.

Fortau Mørkelikrysset - Eikanes bustadfelt. (Ny)

Tiltaket gjeld omlag 130 meter med fortau frå eksisterande plan for Mørkelikrysset til innkjørselen til Eikanes bustadfelt. Vegljos høyrer også med, samt at røyr og annan infrastruktur for bustadfeltet blir greve ned under fortauet. Tiltaket har ei kostnadsramme på 1.450.000.- Kr, eks MVA. K-sak 073/12 (12/1458). Kartreferanse: 7.2.

Langs europaveg 134

G-/s-veg Madsgård – Fikse

Det blir akkurat den same problemstillinga her som med Mo – Håfoss og Håfoss - Lurasund. Førebelser ser det ikkje ut til at deler av traseen til dagens E134 blir brukt i den nye vegen. Difor kan dette vera noko å sjå på. Ein bør også samarbeide med Vindafjord kommune sidan dei har resten av vegen frå Fikse. Per i dag er det veldig utrygt å gå og sykle mellom Etne og Ølen. Strekninga er også farleg for dei skuleborna som bur langs E134. Dei får i dag gratis skuleskyss sjølv om dei bur nærmere enn 4 kilometer frå skulen. Kartreferanse: Figur 7.2.

Fortau Etne sentrum sør (Etne senter - Gjerde kyrkje)

På sørsida av europavegen, mellom Etne senter og det nye fortauet langs Gjerde kyrkje er det mogleg for mjuke trafikantar å bevege seg utan å måtte gå ut i vegen, men lysinga er ikkje god fordi det ikkje er sett av ein eigen trase for mjuke trafikantar. Den som ferdast her må passe seg for ryggande bilar og parkerte bilar hindrar sikt og passasje. Her må ein lage ei betre løysing enn det som finns i dag. Kartreferanse: Figur 7.1.

G-s veg / fortau kryss-Fv34 til omsorgssentret (nordsida av E134)

I detaljregulering for Holmen så er det regulert inn eit fortau frå krysset E134 og Fv34, og austover til omsorgssenteret. Dette er på nordsida av europavegen. Ein vil dermed få eit tilbod til mjuke trafikantar på begge sider av europavegen. Kartreferanse: Figur 7.1.

G- s Mo - Steine til kryss-Fv36

Det har nyleg blitt bygd gang- og sykkelveg fram til Mo krysset. Det siste strekket fram til krysset til Fv 5018 blei utelatt. Det er eit ønskje at den siste biten blir fullført. Kartreferanse: Figur 7.1.

4.2.2. Kommunale vegar.

Vegljos rundt Osnes / Sæbø (frå Osnes til Sæbø) (Ny)

Denne vegen er mykje brukt til rekreasjon, ein kan ofte sjå syklistar, joggarar og turgangrar. Det er fleire ferister på vegen. Samstundes er denne vegen smal og trafikkert av motorkjøretøy. Det er fleire bustadar og hytter i dette området. Når det er mørkt gjer manglende vegljos at denne vegen blir farleg å ferdast på. Det er lite ljós å få frå dei få busetnadene og hyttene som ligg ved vegen og den er stort sett vendt mot den mørke fjorden. Vegen er ikkje eigna for mjuke trafikantar som ferdas utan refleks eller ljós når det er mørkt. To nye bustadfelt er under planlegging langs vegen, tiltaket kan difor delast opp i fleire mindre tiltak. Eit tiltak gjeld frå E134 v. Sæbø til mulig nytt bustadfelt ved Røynesnes. Kartreferanse: Figur 7.2.

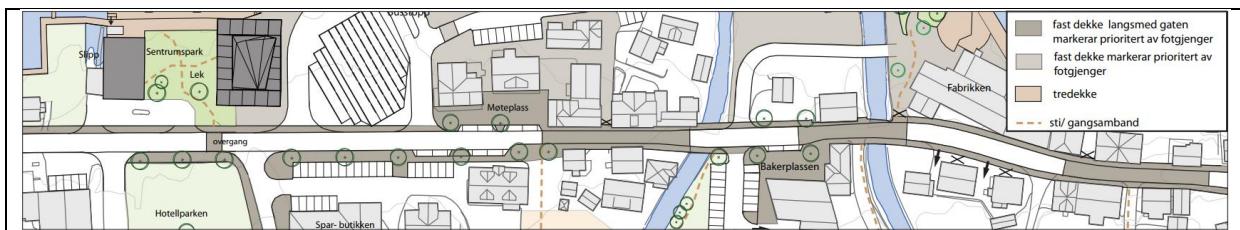
Vegljos Sørstranda. (Ny)

Det finns allereie vegljos på enkelte stader langs Sørstranda, men det er ønskelig med enda meir vegljos langs denne strekninga. Kartreferanse: Figur 7.2.

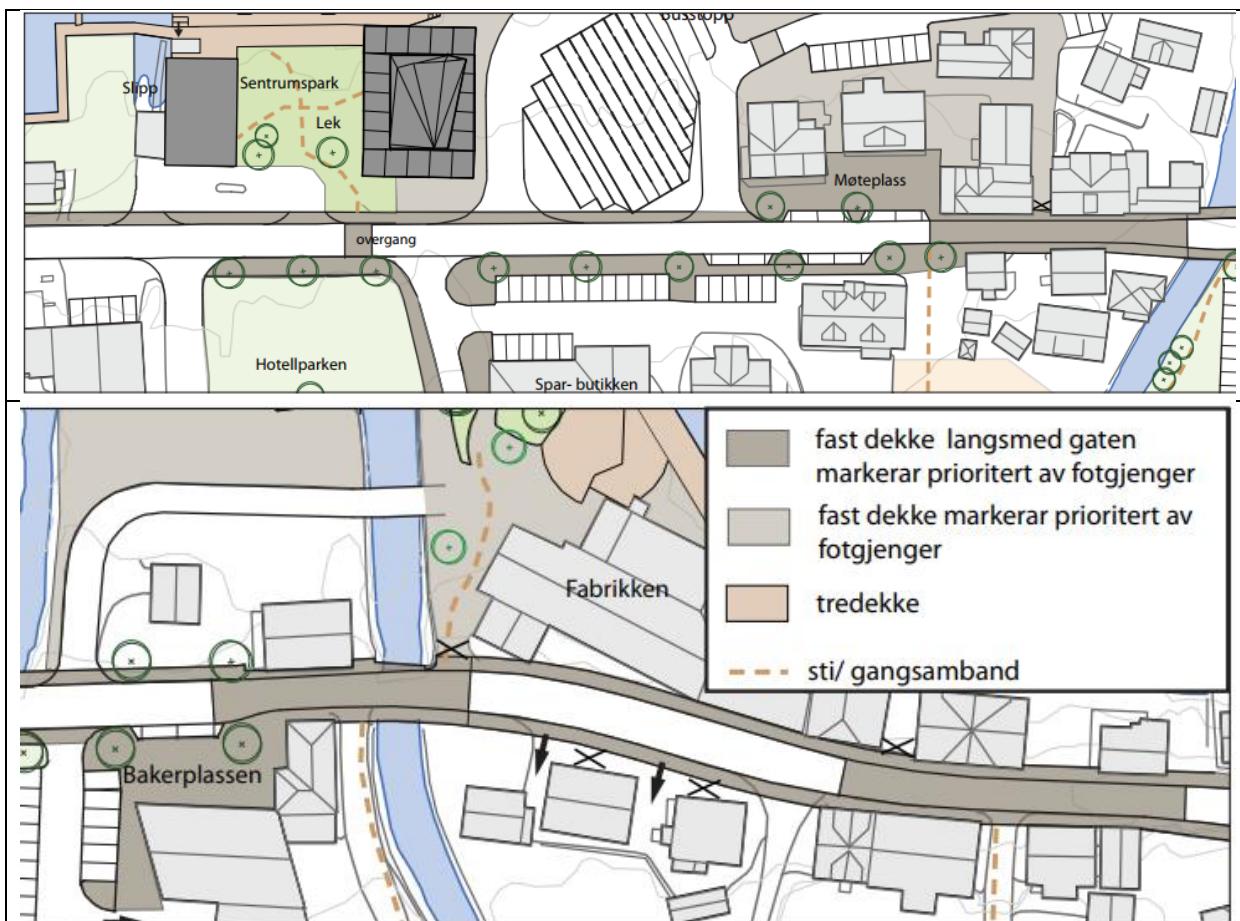
4.2.3. Fylkesvegar og europavegen.

Miljøgate gjennom Skånevik sentrum (fartsreduksjon) (Ny)

Det er ønskelig med ein fartsreduksjon gjennom Skånevik sentrum. Vegen er smal, vegbana er delt mellom gåande og bilistar og enkelte av bilistane har det travelt med å rekke ferja. Ønska tiltak er eit merka felt av vegbanen for mjuke trafikantar. Dette er eit tiltak som bør planleggast, kanskje helst gjennom ei detaljregulering. Det er fornuftig å planleggje heile strekninga under eit, men det kan gjennomførast i etappar. Kartreferanse: Figur 7.4.



Figur 4.1. Denne figuren er henta frå moglegheitsstudien for Skånevik frå 2010, og syner vegen gjennom den eldre delen av Skånevik. Figuren syner ei mogleg løysning for korleis myke trafikantar og motorisert ferdsel kan dele vegen betre.



Figur 4.2. Figuren frå moglegheitsstudia delt i to slik at ein ser detaljane betre.



Bilete 4.3. Fylkesveg 48 gjennom Skånevik sentrum. Foto: Roar Bævre.

Oppruste Fv. 548 Skånevik – Nes

Dette er eit gammalt prosjekt i Etne kommune, og det vart i 1990 utarbeidt reguleringsplan for vegstrekka. Det pågår eit nytt planarbeid for området mellom Skånevik omsorgssenter og Flesjo på tungesviksstranda. Det er utviding og utretting av vegen som er målet med planen og planforslag er venta i 2019. I 2013 vart det løyvd 50,000 til rydding og grusing av gang- /sykkelveg i Vedladalen, som går parallelt med vegen et stykke i Nes-enden av tiltaket. F-sak 029/13 arkiv id 2012001583. Dette tiltaket vil framleis vere eit godt trafikksikringstiltak for gåande langs denne delen av Fv 548.

Kartreferanse: Figur 7.4.

Oppruste Fv.548 Nes - Tungesvik.

Dette tiltaket heng saman med tiltaket Skånevik – Nes og er «trinn to» i prioriteringa langs Fv.48. Det er mykje dårlig veg langs Tungesvikstranda, med smal veg, mange svingar og ganske høgt utfor. Det har nyleg vore nokon små utbetringar, der det vart nytta masse som ein fekk etter fjerninga av Tungesvik 1 tunnelen. Det er fortsat mykje meir å utbetre langs strekninga. Ein del av strekninga blir omfatta av planarbeidet mellom Skånevik omsorgssenter og Flesjo. Kartreferanse: 7.4.

Ny veg E134 Bakka – Solheim

Dette er ein ny veg frå Bakka i Etne til Solheim i Vindafjord, som skal gå utanom kommunenesentra Etnesjøen og Ølen. Vegen er planlagd med høg standard og tryggleik. Det skal bli eit samanhengande tilbod for gåande og syklande på heile strekninga. Bruk av dagens veg kan være aktuelt som ein del av dette tilbodet. Kartreferanse: Figur 7.5.



Bilete 4.4. Dagens E134 gjennom Etnesjøen, sett frå Etne tinghus. Foto: Roar Bævre.

Tiltak mot hjortevilt påkjørslar, rydding av skog langs vegen.

Det er fleire stader i kommunen der hjortevilt kryssar til dels sterkt trafikkert veg. Sidan der er ein del hjortevilt i kommunen så er det fleire kollisjonar i året. Det er sjeldan det går menneskeliv i slike ulukker men potensialet er der og dei materielle skadane er ofte omfattande. Ein bør sjå på konkrete tiltak som reduserer sjansen for kollisjonar mellom hjortevilt og kjøretøy. Reduksjon av vegetasjon i eit belte langs vegen er eit av dei billigare tiltaka som kan ha ein effekt. Kartreferanse: Figur 3.14.

Mørkelikrysset

E134 Mørkelikrysset og gul stripe Etne (Gjerde) – Ølen (Tveit) ligg inne med bevilgning i Handlingsprogrammet 2018 – 2023 i Nasjonal transportplan. Oppstart og bevilgning for desse to prosjekta er i 2021 og restbevilgning 2022. Statens vegvesen er ferdig med detaljprosjektering av krysset. Det er søkt Haugalandspakken for forskottering av sjølve Mørkelikrysset men det føreligg ikkje svar frå Samferdselsdepartementet. Årsaka til forskotteringen er at det hastar med å få utbetrakrysset.

Planen for tiltaket blei vedteke 20.03.2012 i sak 019/12. Eit fortau bind dei nye busslommene, med det planlagde fortauet til Eikanes bustadfelt er ikkje teikna inn i planen, men kan likevel realiserast.

Trafikksikringsplan 2019 – 2029 for Etne kommune

Området er regulert til vegformål og fortauet kan byggjast med massar som blir til overs når ein utvider vegen og sprengjer bort fjell på oversida av krysset. Kartreferanse: Figur 7.3.

4.3 Ikkje prioriterte tiltak.

Dette er tiltak som ikkje kom med i lista over prioriterte tiltak. Det er tiltak her som var med på førre planen og nokre nye. Når prioriterte tiltak er gjennomført så kan ein gå i denne lista å finne nye tiltak som kan prioriterast. Det at desse ikkje er prioriterte betyr ikkje at det ikkje er viktig for kommunen å få utført desse tiltaka, men ein er nøydt til å prioritere det som er viktigast og som det er størst sjanse for å få gjennomført.

Nr	Tiltak	Vegtype	R-plan	Eigartilhøve
Gang og sykkelvegar				
1	G-/s-veg / Omsorgsenteret langs E134 til likskar.	E134	Nei/ delvis	Stat.
2	G-/s-veg Steine - Håfoss	E134	Nei	Stat.
3	G-/s-veg Håfoss - Lurasund	E134	Nei	Stat.
4	G-/s-veg Lurasund – Bakka	E134	Nei	Stat.
5	G-/s-veg Sørstrandsvegen (frå skulen til Frydenlund)	Kom	Nei	Kom.
Kommunale vegar.				
6	Meir vegljos i Åsheimvegen	Kom.	Nei	Kom
7	Sikring Halsnes-Kraftstasjonen.	Kom.	Nei	Kom.
Fylkes og statlege vegar.				
8	Punktutbedringar Fv.5022 Frettevegen	Fv.5022	Delvis	Fylke./Kom.
9	Punktutbedringar Fv.5014 Etne - Skv. Idrettshall	Fv.5014	Nei	Fylke./Kom.
10	Punktutbedringar Fv.5018 / Fv. 37 Rygg	Fv.5018	Nei	Fylke./Kom.
11	Punktutbedringar Fv.5018 Litledalen	Fv.5018	Nei	Fylke./Kom.
12	Punktutbedringar Fv.5016 over Stødle	Fv.5016	Nei	Fylke./Kom.

5. Andre trafikksikringstiltak

-Etablere hjertesonar rundt skulane?.

Hjertesone er eit prosjekt som har til mål å redusere biltrafikk ved skular og sørge for tryggare skuleveg. Sjå trygg trafikk sine sider om hjertesonar: <https://www.tryggtrafikk.no/skole/hjertesone/>

-fartsdemparar.

Dette er tiltak i form av fartshumper og innsnevringar. Ønskje om slike tiltak kan medelast kommunen, og er rekna som eit mogleg hurtigtiltak for relevante strekningar.

-Opphøgde gangfelt

Dette er litt set same som ein fartshump og hensikta er at ein må ned i fart når ein vil kjøre over gangfeltet.

Vegmerking

Svart asfalt i kvelds og nattemørke bør ha god merking. Er merkinga därleg eller fråverande kan det være utfordrande å sjå kor overgangen mellom veg og grøft er. Dette er spesielt utfordrande når vegen er våt og det kjem trafikk imot. Er merkinga därleg på grunn av slitasje, eller er fråverande etter asfaltarbeid, så bør det merkast så raskt som rå.

-Åferds og informasonskampanjar (bruk av refleks, sykkelhjelm, bilbelte, fokus på trafikktryggleik i skulen, osv)

Dette er tiltak som også kjem innunder hjertesonar, men har ein ikkje etablert det så er dette uansett fornuftige tiltak.

-fartsmålarar

Her tenkjer ein ikkje på fotoboksar, men på fartsmålarar som seier noko om farten din på ei infotavle. Slike målarar bruker å auka sjåførar sin fokus på fart, samt at ein kan sjekke om bilens fartsmålar viser riktig fart.

6. Status på tiltak frå eldre trafikksikringsplaner.

I dette kapitelet blir det lista opp tiltak frå eldre trafikksikringsplanar og den noverande statusen.

6.1. Gjennomførde tiltak frå trafikksikringsplanen frå år 2000.

Her er det berre lista opp tiltak som er ferdige, dei andre tiltaka frå den planen er framleis med. Tala syner den prioriteten tiltaka hadde i den gamle planen frå 2000.

- 1 G-/s-veg Ligrend del 1 Kom.
- 3 G-/s-veg Ligrend del 2 Kom.
- 5 G-/s-veg Ligrend del 3 Kom.
- 7 G-/s-veg Skv. Fergekai - idr. H. Fv.34
- 12 G-/s-veg Rullestad - Flåto E134
- 14 G-/s-veg Madsgård E134
- 13 Ny veg Rullestadjuvet E134

6.2. Status på langsiktige tiltak frå trafikksikringsplanen frå 2005

(dokumentet blei sist revidert 17.12.03)

Fikse – Mørkelid. Omlegging Mørkelidkrysset er med her som eige tiltak. Gang og sykkelveg fram til Madsgård er med her som eige tiltak.

Madsgård. Gang og sykkelvegen er gjennomført. Dette tiltaket blei vidareført frå planen frå år 2000.

Likskard. Er gjennomført i samband med bygging av gang- og sykkelveg i området.

Mosvingen. Dette tiltaket kjem på sett og vis under «Sikre kryssing v/Mo». I samband med ny E134 frå Bakka til Solheim, vil det koma et nytt stort kryss her som kan forandre heile området ved Mo.

Steinshagen. Er med her som «Utbetre sving ved Steinshagen»

Etne sentrum – Håfoss. Dette tiltaket er delvis gjennomført (fjerning av sikthindrande hus). Samt at G-/s-veg Etne sentrum – Mo er bygd, G-/s-veg frå Mo til Seine og vidare til Håfoss står igjen.

Stordalen. Dette tiltaket er med under «Vegsikring i Stordalen».

Tunnelar på strekninga Kyrping – Fjæra. Dette tiltaket er gjennomført.

Fjæra – Odda grense. Dette tiltaket er ferdigbygd og realisert. Tiltaket vert også nemnd i planen frå år 2000 som «Ny veg Rullestadjuvet».

Fv. 48 Tungesvik – Nes – Skånevik sentrum. Dette tiltaket er fortsat med under tiltaka «Oppruste Fv. 48 Skånevik - Nes og Oppruste Fv. 48 Nes – Tungesvik.

Fv 34 Skånevik sentrum – Skånevik idrettshall (gang og sykkelveg) . Dette tiltaket er bygd og realisert.

Skånevik idrettshall – Julaskår. Dette tiltaket er inkludert i tiltaket Fv. 34 Etne – Skånevik idrettshall.

Julaskår – Gamle Enge skule. Dette tiltaket er med som «G-/s-veg Enge – Julaskår og delvis inkludert i tiltaket Fv. 34 Etne – Skånevik idrettshall.

Gamle Enge skule – Prestegården. Dette tiltaket er med i denne nye planen.

Grindheim – Rygg – Litledalen. Dette tiltaket er inkludert i «Oppruste Fv.36 Rygg» og «Oppruste Fv.36 Litledalen».

Fv 39 Lauareid – Frette. Dette tiltaket er med her som «Fv. 39 Utbetre Frettevegen».

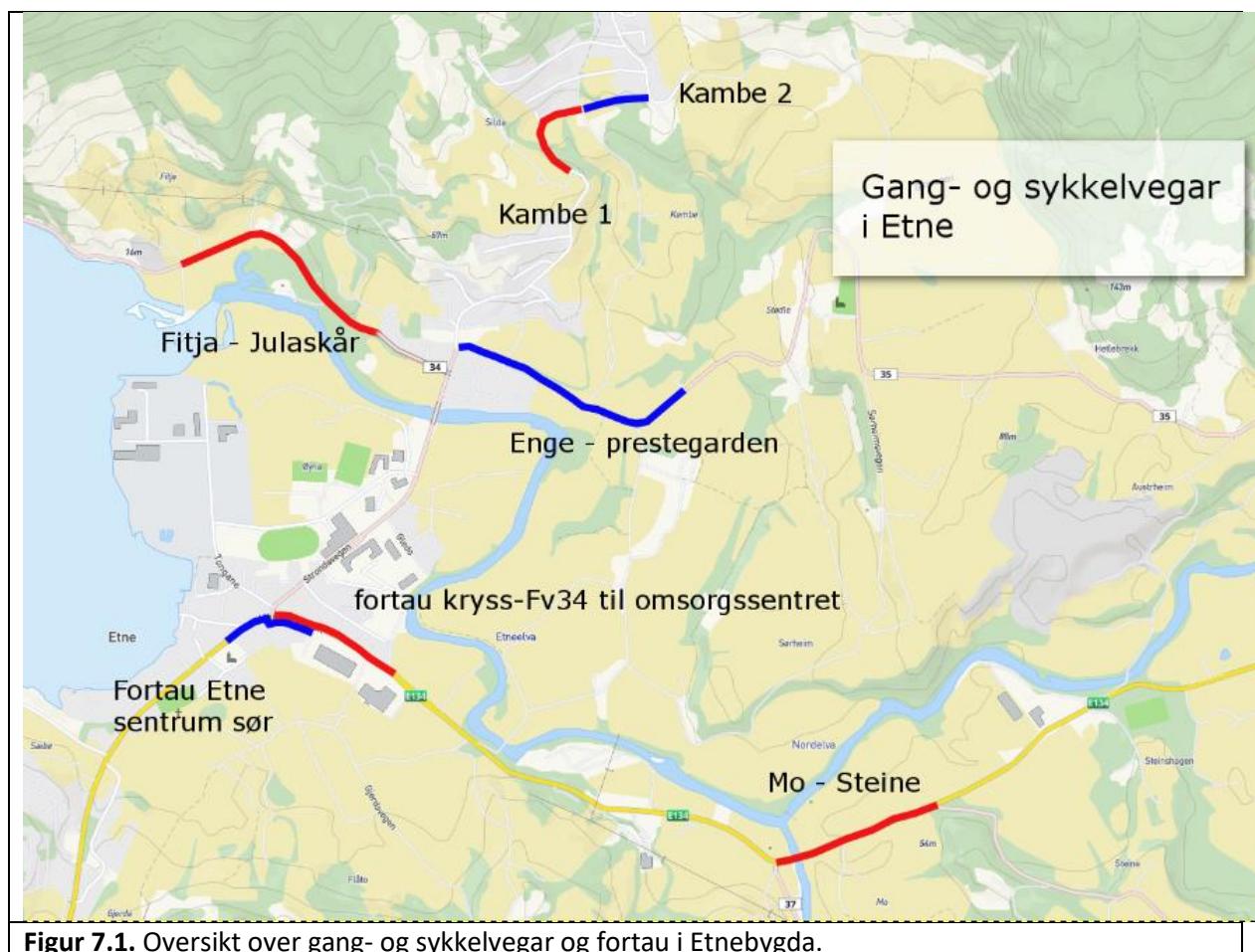
Kryss Rv 34/ Ligrend – Milje (Gang og sykkelveg Skånevik skule). Dette tiltaket er gjennomført.

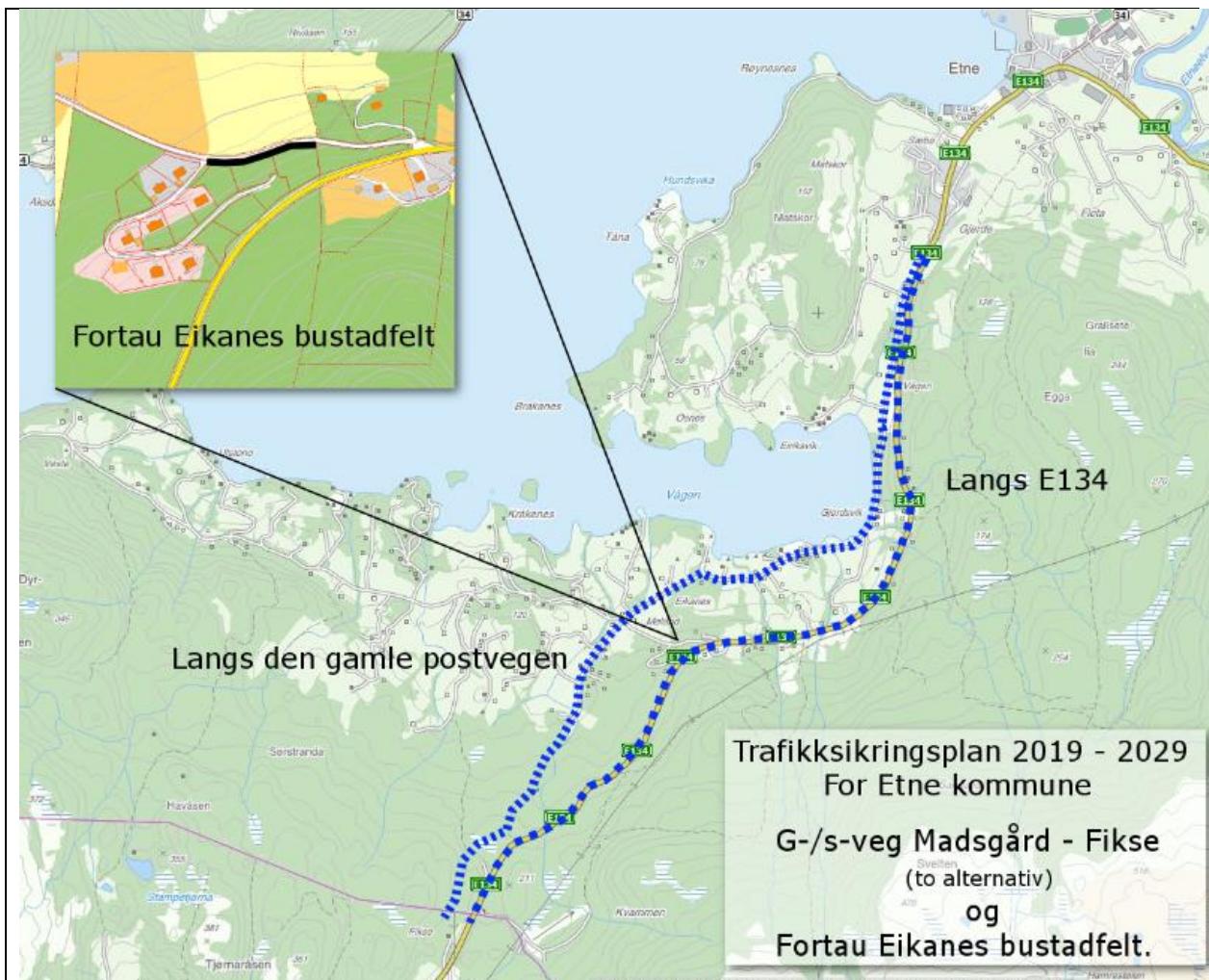
Åsheimvegen. Tiltaket er med her som «meir vegljos i Åsheimvegen».

Halsnes Kraftstasjon. Tiltaket er med her som «Sikring Halsnes - Kraftstasjonen».

7. Kartreferansar

Dette er kartreferansar for dei prioriterte tiltaka.





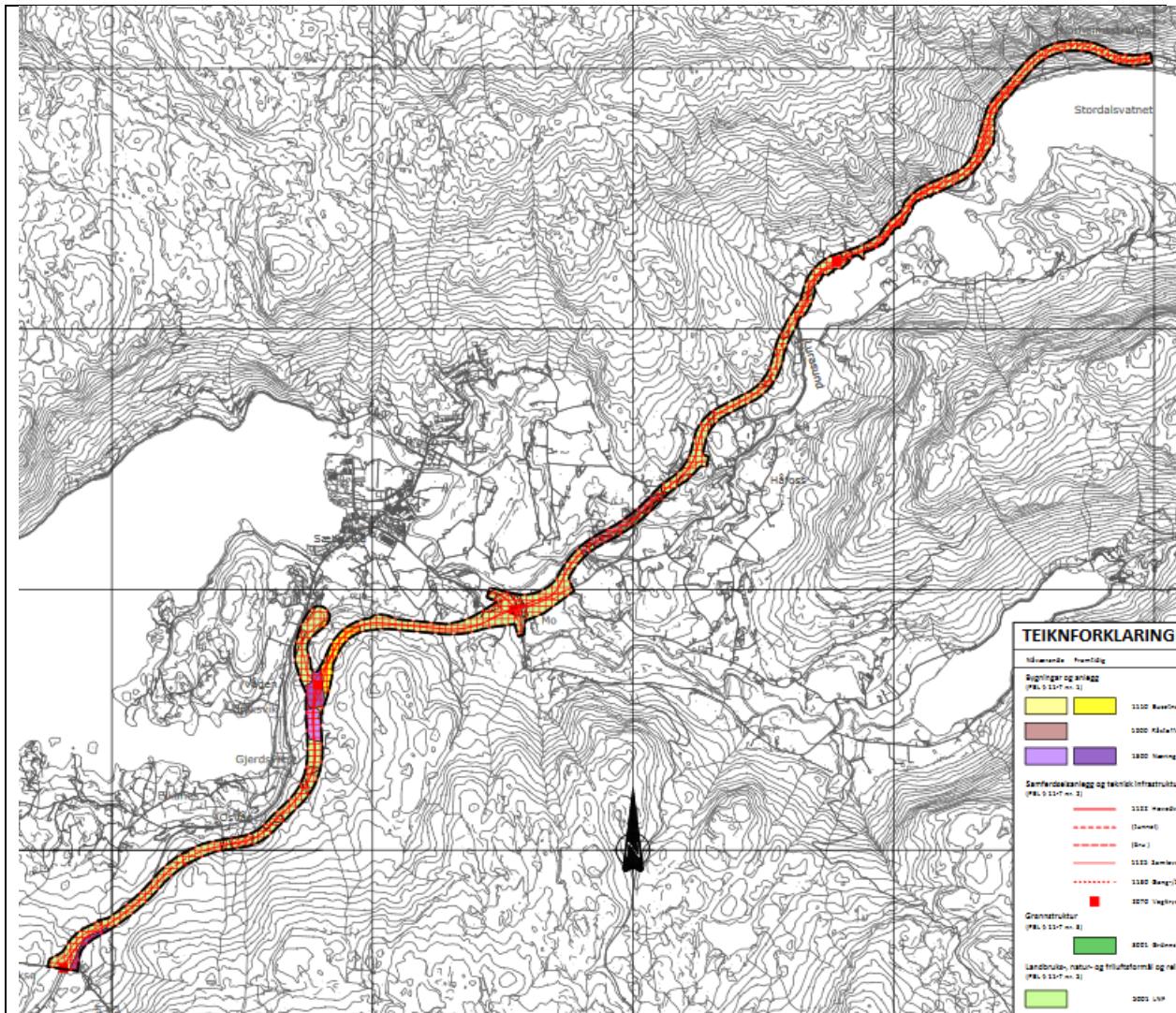
Figur 7.2. Møglege trasear for gang- og sykkelveg fra Madsgård til Fikse.



Figur 7.3. Vegljos og Mørkelikrysset.



Figur 7.4. Tiltak i Skånevik



Figur 7.5. Bandleggingssone som grovt viser trase for mogleg framtidig E134 gjennom Etne. Utsnitt frå vegvesenets plankart for kommunedelplanen for ny E134.