

Fra:
Hatlestrand Bygdalag
Trafikksikringsgruppa
Kirkhusneset 5
5635 HATLESTRAND

Hatlestrand 01.12.2015

Til Hordaland fylkeskommune
V/Fylkesutvalet
PB 7900 hfk@hfk.no
5020 Bergen
Sak 193/2015 3.12.2015

Deres ref: sak RS193/2015 møte 03.12.2015

Trafikksikringstiltak - FV 48, Gjermundshamn/Hatlestrand – Bortkasta bevilging.

Arbeidet med trafikksikring har pågått siden ny skole ble bygd i 1974 uten at dette har blitt tatt til etterretning av veiansvarlig.

Av de tiltak som er utført, er det lite som er til nytte for de myke trafikantene.

På Gjermundshamn har det eksistert en ferjekai som ble benyttet til lokal trafikk til bygda før veien til Mundheim ble bygget. I tråd med den økte trafikken i Norge, har trafikken her også økt, spesielt etter åpning av Folgefonntunnelen. Det har blitt mye gjennomgangstrafikk, noe som opplagt ikke var tenkt ved etablering og plassering av ferjekaien.

Ferjesambandet benyttes også som alternativ ved stenging av E16

«Ved stengt E16. 24. mai 2015, Idar Sangolt, trafikkoperatør ved Vegtrafikksentralen til Bergens Tidende.: Han anbefaler sjåførene av store vogntog som skal kjøre øst-vest, å ta veien over Haukelifjell og E134, med fergen Årsnes-Gjermundshamn.»

Dette gjør at bygda opplever mye trafikk fra store kjøretøy i tillegg til ordinær trafikk. Det er ventet at trafikken av store vogntog vil øke når innkreving av bompenger om kort tid forsvinner fra Folgefonntunnelen.

Vedlagt er svar fra Staten Vegvesen til vårt brev av 10.11.2015.

Kommentarer til svaret.

Det vises til fortau i området.

Ut fra den opprinnelige bevilgning til bygging av fortau er dette utbygd bare for halve strekningen av det som var planlagt før pengene var brukt opp. Det er bare fortau på den ene siden av ferjeområde og ikke mot sjøsiden. Dette tiltaket ble påbegynt i 2007, og var byggetrinn 1. Det er nå 8 år siden.

Det vises til gjennomsnittsfart.

Fartsmålingene ble utført rett etter veikrysset, det fører til at de som kommer inn/skal til riksvei 49 vil trekke ned gjennomsnittshastigheten.

Det vi har påpekt er hasardiøs kjøring for å rekke ferjen, ikke gjennomsnittshastigheten.

Det vises til avtale mellom fylket og Skyss for å redusere belastningen på busser ved å benytte puter istedenfor humper. På denne veien har Skyss begrenset antall avganger, og Skyss bør kunne forlange av sine sjåførere at det å tilpasse farten til humper er en del av arbeidsoppgavene. Dette er er noe alle transportører skal forvente av sine sjåførere.

Etter Gjermundshamn er det nesten fire mil til neste hump, og det på veier som har nok av «naturlige» humper til plage for både buss og sjåfør.

Vi kan ikke se at det i høringen, som vi ga vår uttale til, står noe om at dette skulle være en forsøksordning.

Vår erfaring er at tiltaket ikke bidrar til trafikkisikring for dette området, men skaper nye farer. Utformingen av fartsputer medfører at personbiler legger seg mellom putene og kjører i høy hastighet. Store biler/tungtransport kjører fortsatt i høyere enn tillatt hastighet for å rekke ferjen. I tillegg kommer farer som følge av manglende fartsreduserende tiltak lenger unna krysset. Det mangler hump før bakketopp i retning fra Mundheim. Dette medfører at de som kommer i stor fart utgjør en fare for påkjørsel bakfra på de biler som kjører ekstra forsiktig over putene. Det mangler humper nærmere ferjekai ved utkjørsel fra skole, noe som medfører at sjåførene akselererer kraftig etter passering av putene.

Den 27.11.2015 hadde bygdelaget befaring sammen med ordfører i Kvinnherad kommune; Peder Sjo Slettebø, fylkespolitiker; Benthe Bondhus, varaordfører i Kvinnherad kommune; Hans Inge Myrvold. I perioden fra kl 13:55 til 14:25 observerte vi trafikken. Alle eksempler som nevnt i avsnittet over, ble observert i løpet av denne perioden på 30 min.

Forsøksordninger med puter er noe som dukker opp med jevne mellomrom før det forsvinner igjen. Det er ingen problem å lage humper som er tilpasset passering for større kjøretøy ut fra en fartsgrense på 40 km/t. Det er også mulig å senke fartsgrensen til 30 km/t. Se også utrag fra Transportøkonomisk institutt (TØI) rapport om fartsdempende tiltak, og uttale fra fagdirektør i trafikketaten Bergen Kommune (Vedlegg)

Vi ber om:

Strakstiltak:

At det på nytt iverksettes trafikksikringstiltak med etablering av minst 4 humper på strekningen.

At 30 km/t grense blir vurdert, og at hastigheten nedtrappes tidligere på strekningen fra Mundheim.



Blå: Puter som må endres til humper, Rød: minimum behov for humper i tillegg. Ved flytting av fartsgrense må det vurderes flere humper retning Mundheim.

Innen 2 år:

Ferdigstille allerede vedtatte reguleringsplaner.

Dette er et område som er vesentlig i bygda, og ved bygging av ny hvilekai for ferje, forsvant en kai som også var benyttet av bygdefolket. Det er i dag ferjeområder som ligger langt unna tettbebyggelse, som er mer forseggjort; med fortau på begge sider osv. enn det som er på Gjermundshamn.

I kommuneplanen for Kvinnherad er dette regulert som sentrumsområde. Manglende fortau mot sjø gjør at det blir parkert i kaiområdet istedenfor på regulert parkering før ferjeområdet. Dette medfører et uoversiktlig område og fare for myke trafikanter, bla. for skoleelever som kommer med ferje fra Varaldsøy, og reisende med buss.

Ferdigstilt område med fortau mot sjø i tråd med vedtatt reguleringplan fra 2005 etter forslag fra Statens Vegvesen:

http://webhotel2.gisline.no/GISLINEWebPlan_1224/gl_planarkiv.aspx?knr=1224&planid=20060001

<http://webhotel2.gisline.no/GisLinePlanarkiv/1224/20060001/Dokumenter/20060001%20saksframlegg.pdf>

<http://webhotel2.gisline.no/GisLinePlanarkiv/1224/20060001/Dokumenter/20060001%20plankart1.pdf>

<http://webhotel2.gisline.no/GisLinePlanarkiv/1224/20060001/Dokumenter/20060001%20plankart2.pdf>

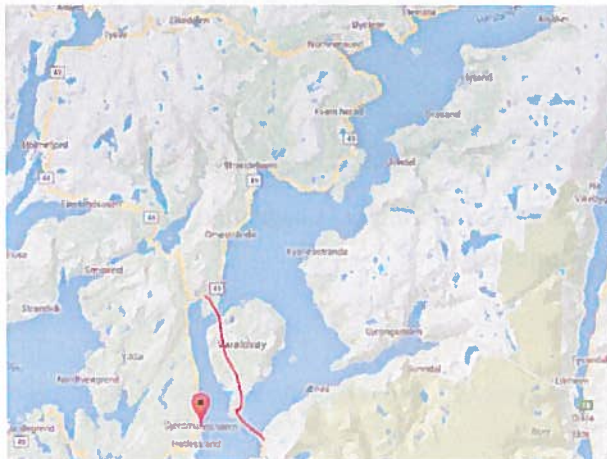
(dette er er linker til dokumenter på nett og krever nettilgang, om de ikke åpnes automatisk, klipp teksten over til søkefelt nettleser.)

Reetablere kaiområde innenfor hvilekai i samvar med dagens reguleringsplan for området.

http://webhotel2.gisline.no/GISLINEWebPlan_1224/gl_planarkiv.aspx?knr=1224&planid=20120012

http://webhotel2.gisline.no/GisLinePlanarkiv/1224/20120012/Dokumenter/20120012_Plankart.pdf





Som alternativ kan det bygges bro over Bondesund til Varaldsøy med ny ferjekai på sørsiden av øya. Dette vil halvere reisetiden med ferje på strekingen og det kun vil være behov for en ferje, ikke to som i dag.

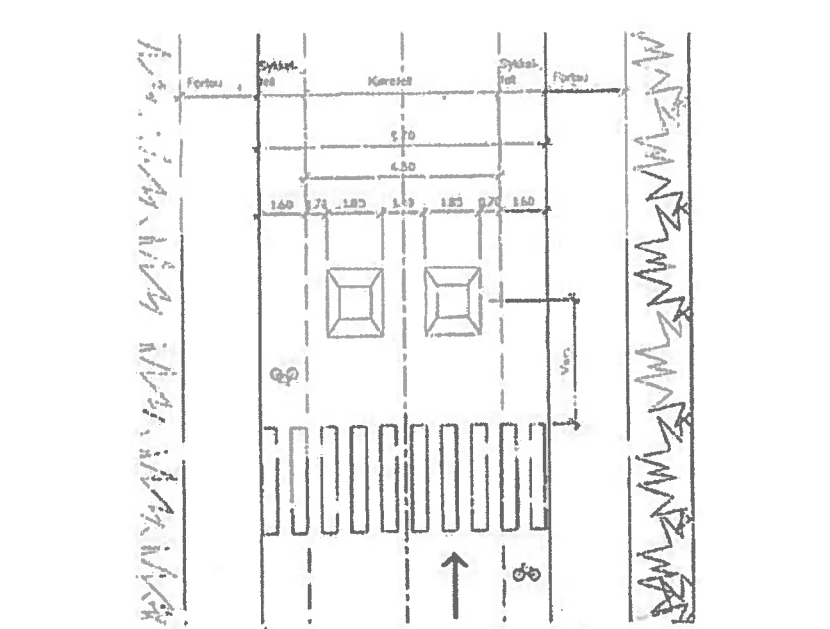
Vårt motiv for dette forslaget er at det ser lettere ut å få engasjement fra fagmessig hold til et nytt prosjekt på milliarder istedenfor hundretusener til eksisterende områder. Fram til bro over Bondesund er ferdig ber vi om tiltakene over.

Med vennlig hilsen
For Hatlestrand Bygdelag

Hans Olav Femsteinevik
Sign

Kopi: medlemmer Fylkesutvalet

Fartsdempende tiltak i gangfelt – eksempler og erfaringer



Figur 2.31: Fartsputer i Trondheim. Kilde: Hansen (2003; sitert etter Johannessen, 2007).

Etter etablering av fartsputene viste fartsmålinger en reduksjon av gjennomsnittsfarten fra 41,3 til 33,2 km/t og en reduksjon av V85 fra 47,2 til 39,0 km/t. Andelen kjøretøy som viker for fotgjengere økte fra 59% til 70%. Ettermålingene er gjennomført relativt kort tid etter etablering av fartsputene.

Observasjoner viste at 23% av bilistene kjørte utenfor oppmerket kjørefelt for å unngå å kjøre over fartsputene; 2% kjørte midt i vegen, og 21% benyttet seg av sykkelfeltene. Derfor ble fartsputene senere fjernet. Fartsgrensen ble uendret 30 km/t. Det er ikke gjort fartsmålinger eller observasjoner etter fjerning av fartsputene.

Antatt virkning på fart:

- Fartsputer reduserer kjørefarten for personbiler, i mindre grad blant tunge kjøretøy.

<http://www.ba.no/nvheter/trafikksikkerhet-kommer-aller-forst/s/1-41-7720802>

GÅTT BORT FRA FARTSPUTER

Bergen kommune viser til en økning i antall fartshumper. I dag er det om lag 2600 fartshumper på de kommunale veiene.

- Når vi setter ned fartsgrensen til 30 km/t på en strekning, lager vi også fartshumper på veien for å sørge for at bilistene overholder fartsgrensen, sier fagdirektør i trafikketaten i Bergen kommune, Øyvind Haga,

Haga sier at kommunen stort sett lager fartshumper, ikke fartsputer.

- Fartsputer er det lite av i dag. Det har vi mer eller mindre gått bort fra. Dette var en anordning som ble laget for at bussene kunne passere uten å bli berørt.

Han forteller at tidligere var det store protester fra bussjåfører vedrørende fartshumper. De mente humpene gjorde at de fikk helseplager.

- Putene har vi nå gått bort fra. Grunnen til det er at også busser og store kjøretøy kjører for fort.

Haga sier at han har hørt om den svenske forskningsrapporten som viser at bussjåfører kan få betydelige helseskader av fartshumper.

- Et forskningsresultat må bekreftes av flere. Etter det jeg vet om er det ikke en entydig sammenheng mellom fartshumper og helseskader hos bussjåfører, ser Haga.



Statens vegvesen

Hatlestrand Bygdalag
Kirkhusneset 5
5635 HATLESTRAND

| | | | | |
|------------------------------------|---|-------------------------------|-------------------|-------------------------|
| Behandlande eining: Region vest | Sakshandsamar/telefon: Terje Vidar Hoel / 53650120 | Vår referanse: 15/233670-2 | Dykkar referanse: | Vår dato: 25.11.2015 |
|------------------------------------|---|-------------------------------|-------------------|-------------------------|

Trafikksikringstiltak – Fv. 48 Gjermundshamn – Hatlestrand – Bortkasta bevilging

Viser til e-post med vedlegg mottatt 11.11.2015.

Det vert mellom anna bedt om ei forklaring på at det ble vald fartsputar og ikkje humpar, slik som Trafikksikringsgruppa/Hatlestrand bygdalag bad om i sitt høyringsinnspel.

Fartsdempande tiltak vert mellom anna brukt for å dempe farten ved punkter der mjuke trafikantar kryssar vegen. Det er fleire typar fartsdempande tiltak, mellom anna trapeshumpar, sirkelhumpar og fartsputar.

Alle typar humpar har og ei negativ virkning på miljøet, i form av støy, vibrasjonar og skade på kjøretøy/førarar. Fleire stader der det vert sett opp fartshumpar vert det klaga på sprekker i grunnmurar, støy frå bussar og lastebilar. Vi får og klager frå yrkessjåførarar som passerar mange humpar i løpet av arbeidsdagen.

Lastebilar og bussar har ei mindre «fjæringsevne» over fartshumpar i forhold til personbilar. For å passere ei fartshump med til dømes ein buss med den same virkninga som ein personbil, må bussen køyre 10 – 15 km/ lågare enn personbilen. For ein fartspute vert dette forholdet endra.

Statens vegvesen ynskjer å få større erfaring med bruk av fartsputar, og fant i samråd med Hordaland Fylkeskommune og Skyss ut at vi skulle prøve ut putar på ein del strekningar i år.

For kryssingspunktet mellom barne- og ungdomsskulen og byggefeltet på Gjermundshamn vart det gjort ei vurdering om at fartsnivået var noko høgt i høve ei trygg kryssing av vegen. Det er fortau på begge sider av fylkesvegen, og siktforholda er gode. Det er og veglys frå bensinstasjonen forbi skulen og ned til fergeleie. Frå båthamna og opp til bensinstasjonen er det ei stigning på 5,5%.

Postadresse
Statens vegvesen
Region vest
Askedalen 4
6863 LEIKANGER

Telefon: 02030
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Eitrheimsvegen 160
5750 ODDA

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Landsdekkende regnskap
9815 Vadsø

11. - 18. mars, før fartsputane vart bygd, vart det målt hastighet ved kryssingspunktet. Fartsgrensa var då 50 km/t. Målinga viste at gjennomsnittsfarten var 48 km/t, 85 fraktilen var 57 km/t. 85 fraktilen visar hastigheten 15% overstiger.

Med bakgrunn i det som er vist til ovanfor, vart fartsgrensa endra til 40 km/t med fartsputar i forkant av kryssingspunktet.

I e-posten dykkar vert det vist til «observasjonar» og konkludert med at tiltaket har «ingen virkning».

Statens vegvesen vil ta nye målingar når tiltaket har «sett seg», slik at ein kan få samanliknbar måling med den som vart gjort i mars i år. Når denne målinga føreligger, vil vi ta ei ny vurdering av trafikktryggleiken ved kryssingspunktet på fv. 48 Gjermundshamn.

I mellomtida vil vi kontakte Lensmannen i Kvinnherad, og oppmode til fartskontrollar på staden.

Vi håper desse opplysingane gav nokre svar.

Plan og Forvaltning, Voss og Hardanger
Med helsing

Carl Erik Nielsen
Seksjonsleiar

Hoel Terje Vidar

Dokumentet er godkjent elektronisk og har difor ingen handskrivne signaturar.

Vedlegg: 3

Kopi
Hordaland fylkeskommune – Samferdsleavdelinga, Postboks 7900, 5020 BERGEN
Kvinnherad kommune, 5470 ROSENDAL

Fra: Fylkesrådmann - Postmottak (Fylkesradmann@hfk.no)

Sendt: 02.12.2015 11:09:02

Til: Anita Fjellheim

Kopi:

Emne: VS: Deres ref: sak RS193/2015 møte 03.12.2015

Vedlegg: Til Fylkesutvalet.pdf;IMG_20151201_0001.pdf;IMG_20151201_0002.pdf

Fra: hansof@knett.no [<mailto:hansof@knett.no>]

Sendt: 2. desember 2015 01:14

Til: ag.hestetun@gmail.com; Sveinung Valle; Kari Sørensen Bernardini; Mari Klokkestuen Kjellesvik; Helge Nævdal; Tom-Christer Nilsen; Mona Røsvik Strømme; Silja Ekeland Bjørkly; Terje Søviknes; Silje Hjemdal; Pål Kårbø; Benthe Bondhus; Aud Karin Oen; Tom Sverre Tomren; Anne-Beth Njærheim

Kopi: Hordaland Fylkeskommune - Postmottak; peder.sio.slettebo@kvinnherad.kommune.no; hans.inge.myrvold@kvinnherad.kommune.no

Emne: Deres ref: sak RS193/2015 møte 03.12.2015

Hei

Se vedlegg ang sak RS193/2015 møte 03.12.2015

Med vennlig hilsen
Hatlestrand Bygdelag
Hans Olav Femsteinevik
Leiar

