

KJØR LITT
FORSIKTIGT.
ME MYGE
TRAFIKANTAR
TÅLE IKKJE
SÅ MYE
VETTU



Trafikksikkerhetsplan for Stavanger 2015-2018



STAVANGER KOMMUNE
KULTUR OG BYUTVIKLING
TRANSPORTPLANAVDELINGEN

Saksframlegg

Dato: 13.02.2018
Saksnummer: 18/05332-1
Deres ref.: Deres ref

Planlagt behandling i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Votering:
---	-----------------	------------------	------------------

Kommunalstyret for miljø og utbygging

27.02.2018

Trafikksikkerhetsplan - orientering og videre arbeid

Forslag til vedtak:

Kommunalstyret for miljø og utbygging vedtar at Trafikksikkerhetsplan for Stavanger 2015–2018 skal gjelde til og med 2019.

Sammendrag

Saken omhandler den gjeldende trafikksikkerhetsplanens utløp ved utgangen av 2018 og direktørens anbefalinger i den forbindelse.

Trafikksikkerhetsplan - orientering og videre arbeid

Bakgrunn for saken

I forbindelse med den gjeldende trafikksikkerhetsplanens utløp ved utgangen av 2018 har direktøren for Bymiljø og utbygging sett behovet for å komme med anbefalinger knyttet til den kommende revisjonen av planen og grunnlaget for prioritering av hvilke trafikksikkerhetstiltak som skal gjennomføres i 2019.

Omorganiseringen i Stavanger kommune

Trafikksikkerhetsplan for Stavanger 2015–2018 (heretter kalt gjeldende trafikksikkerhetsplan) består av tre deler: Del I: Fakta og tall, Del II: Nasjonale mål og strategier og Del III: Handlingsprogram med prioriterte tiltak 2015–2018.

I forbindelse med den pågående omorganiseringen i Stavanger kommune har Bymiljø og utbygging ved Park og vei per 01.01.2018 overtatt ansvaret for flere av Transportplans tidligere oppgaver, deriblant revisjon av trafikksikkerhetsplanens handlingsdel (Del III: Handlingsprogram med prioriterte tiltak 2015–2018).

By- og samfunnsplanlegging (tidligere Kultur og byutvikling ved Transportplan) beholder ansvaret for revisjon av trafikksikkerhetsplanens strategidel, som nylig har blitt avklart skal innarbeides i kommuneplanen.

Vi anbefaler at det som utgjør handlingsdelen i den gjeldende trafikksikkerhetsplanen i kommende revisjon blir utformet som en egen fireårig fagplan.

Nye Stavanger kommune

Trafikksikkerhetsplanen for Rennesøy kommune skulle opprinnelig formelt slutte å gjelde ved utgangen av 2017, men har blitt forlenget med rullering av tiltakslisten fram til 2019. Stavanger kommunes plan løper ut ved utgangen av 2018, mens den gjeldende trafikksikkerhetsplanen for Finnøy kommune løper ut ved utgangen av 2019.

Vi anbefaler at den kommende revisjonen av trafikksikkerhetsplanens handlingsdel også inkluderer Finnøy kommune og Rennesøy kommune, som blir en del av nye Stavanger kommune i 2020.

Revisjon av trafikksikkerhetsplanen er en omfattende prosess. Dersom revisjonen av trafikksikkerhetsplanens handlingsdel skal gjennomføres og ferdigstilles i 2018, vil denne uansett kun gjelde for 2019 og trolig kun for nåværende Stavanger kommune. Det må gjennomføres og ferdigstilles en ny revisjon igjen allerede neste år for å få på plass en trafikksikkerhetsplan som skal gjelde «Nye Stavanger» fra og med 2020.

Hvis den gjeldende trafikksikkerhetsplanens handlingsdel derimot forlenges med ett år og blir gjeldende til og med 2019, vil det muliggjøre en grundigere og bedre fundert prosess knyttet til nødvendige vurderinger og prioriteringer av trafikksikkerhetstiltak på hele veinettet i «Nye Stavanger». Vi anbefaler at det i den kommende revisjonsprosessen legges til rette for å gjøre en grundig kartlegging av trafikksikkerhetsutfordringer i «Nye Stavanger» som grunnlag for nødvendige prioriteringer av tiltak.

Praksis 2019

Flere av de prioriterte tiltakene som er listet opp i handlingsdelen i den gjeldende trafikksikkerhetsplanen er ikke gjennomført. Det vil fortsatt være tiltak å prioritere ut i fra i den kommende rulleringen av Park og veis årsprogram for trafikksikkerhet.

Fra den gjeldende trafikksikkerhetsplanen for Stavanger kommune løper ut (det vil si 31.12.2018) og fram til den kommende revisjonen av trafikksikkerhetsplanens handlingsdel settes i verk fra 01.01.2020, anbefaler vi at handlingsdelen i den gjeldende trafikksikkerhetsplanen gjelder som utgangspunkt for prioritering av tiltak til årsprogrammet

for trafikksikkerhet også i 2019. Årsprogrammet for trafikksikkerhet 2019–2022 legges ut til høring i oktober 2018 og vedtaksbehandling i januar 2019.

Trafikksikkerhetsplanens handlingsdel 2020–2023

Den kommende revisjonen av trafikksikkerhetsplanens handlingsdel bør i likhet med handlingsdelen i den gjeldende trafikksikkerhetsplanen omfatte hele veinettet i Stavanger kommune. Det vil si både europaveier, riksveier, fylkesveier og kommunale veier.

At trafikksikkerhetsplanen for Stavanger kommune har omfattet europaveier, riksveier og fylkesveier, i tillegg til kommunale veier, har vært avgjørende for runder med innspill til søknad om fylkesveimidler tidligere, og i prosess med innspill til handlingsprogram for Bypakke Nord-Jæren nå i den senere tid.

Konklusjon

Kommunalstyret for miljø og utbygging vedtar at Trafikksikkerhetsplan for Stavanger 2015–2018 skal gjelde til og med 2019.

Leidulf Skjørestad
direktør

Torgeir E Sørensen
park- og veisjef

Hans Bjørnar Tunheim
saksbehandler

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.

Saksprotokoll

Politisk sekretariat

Postadr.: Postboks 8001, 4068 STAVANGER
Besøksadr.: Øvre Kleivegate 15
Telefon: +47 51507090
E-post: politisk.sekretariat@stavanger.kommune.no
<http://www.stavanger.kommune.no>
Org.nr. 964965226

SAKSBEHANDLER	ARKIVSAK	ARKIVNR.	DATO
Hans Bjørnar Tunheim	18/05332		dato

Utvalg: Kommunalstyret for miljø og utbygging
Møtedato: 27.02.2018
Sak: 40/18

Trafikksikkerhetsplan - orientering og videre arbeid

Resultat: På saklisten

Arkivsak: 18/05332
Kommunalstyret for miljø og utbygging har behandlet saken i møte 27.02.2018 sak 40/18

Kommunalstyret for miljø og utbygging sitt enstemmige vedtak

Kommunalstyret for miljø og utbygging vedtar at Trafikksikkerhetsplan for Stavanger 2015–2018 skal gjelde til og med 2019.

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.





Trafikksikkerhetsplan for Stavanger 2015-2018





Innhold

Innledning	7
Del I: Fakta og tall	9
Det offentlige veisystemet.....	9
Befolkningsutvikling	9
Reisevaneundersøkelse 2012	9
Ulykkessituasjonen i Stavanger	9
Samfunnsøkonomiske kostnader og trafikkulykker	10
Antall drepte og alvorlige ulykker 2003-2012.....	10
Ulykkespunkt og -strekninger 2008-2012.....	12
Syklistulykker 2009-2013.....	14
Fotgjengerulykker 2009-2013.....	15
Ulykkessituasjonen i bydeler	16
Del II: Nasjonale mål og strategier	21
Den nasjonale og overordnede rammen for trafikksikkerhetsarbeidet	21
Trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen	22
Mål og strategier i Stavanger.....	23
Del III: Handlingsprogram med prioriterte tiltak 2015-2018	25
Tiltak ulykkespunkt.....	25
Kontinuerlig drift / vedlikehold og kontroll	26
Planleggingstiltak og mindre fysiske tiltak.....	26
Trafikksikkerhetsarbeidet i barnehager og skoler.....	31
Informasjonsarbeid mot utvalgte grupper	32
Videreutvikling av kommunens HMS arbeid	34



Innledning

Stavanger kommunes trafiksikkerhetsarbeid bygger på regjeringens nullvisjon om null drepte og hardt skadde i trafikken. Visjonen følges opp og forsterkes i *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2014-2017* og *Handlingsplan for trafiksikkerhet for Rogaland 2014-2017*. Disse dokumentene og Nasjonal gåstrategi 2010-2019 gir de overordnede rammene for denne trafiksikkerhetsplanen.

Hver trafikkulykke kan medføre betydelige personlige konsekvenser for den enkelte, men betyr samtidig at samfunnet belastes med kostnader for behandling, rehabilitering m.m. Trafiksikkerhetsplanen legges til grunn for hele kommunens trafiksikkerhetsarbeid og prioritering av tiltak. Planen revideres nå for fjerde gang siden 2001.

Ulykkestallene mellom 2008-2012 er grunnlaget for identifisering av ulykkespunkt og –strekninger. Der Fylkeskommunen er veiholder tar Fylkeskommunen initiativ til eventuell nødvendig planarbeid for å eliminere trafikkfarlige punkter/strekninger. Statens Vegvesen er også ansvarlige for senere utbygging. Vegvesenet spiller prosjektene inn som forslag til handlingsplan for fylkesveier i Rogaland for å sikre finansieringen. For tiltak på kommunale veier er det kommunen som har ansvar for trafiksikkerhetstiltak.

Stavanger er en kommune i vekst med forskjellige utfordringer innenfor transportplanlegging og drift. Eksisterende veier må vedlikeholdes, farlige veikryss bør utbedres og nye veiprosjekter planlegges og gjennomføres. Samtidig skal trafiksikkerheten ivaretas og antall ulykker reduseres.

Tradisjonelt har fysiske trafiksikkerhetstiltak vært prioritert i trafiksikkerhetsarbeidet, og i mindre grad holdningsskapende tiltak. Med revidert trafiksikkerhetsplan ønsker vi å legge større vekt på holdningsskapende tiltak.

Planforslaget er delt opp i fire kapitler.

Første del redegjør for ulykkesituasjonen i Stavanger kommune for ulike trafikantgrupper og de enkelte bydelene.

I andre del omtales planens mål og strategier for trafiksikkerhetsarbeidet som er gitt fra nasjonale og regionale myndigheter.



Del I: Fakta og tall

Det offentlige veisystemet

Veikategori	Km
Riksvei	46
Fylkesvei	79
Kommunal vei	502

Det offentlige veinettet omfatter riks- og europaveier, fylkesveier og

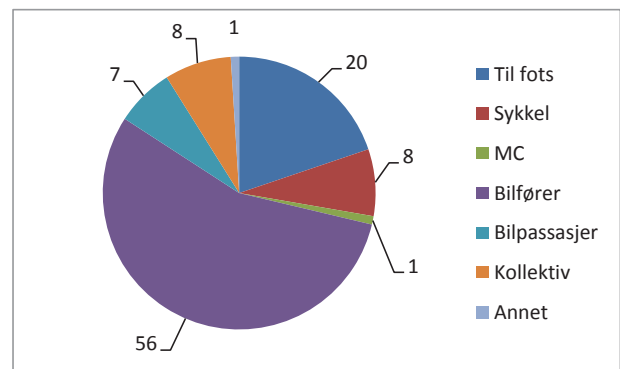
kommunale veier. Fysiske tiltak i trafiksikkerhetsplanen er rettet mot offentlige veier og omfatter ikke tiltak på private veier. Statens Vegvesen som veimyndighet har ansvar for E39. Det regionale veinettet består av fylkesveier og tidligere riksveier. Fylkeskommunen har nå fullt prioriterings- og finansieringsansvar for utbygging, drift, vedlikehold m.m., mens Statens Vegvesen har en administrerende og rådgivende funksjon når det gjelder fylkesveier. Samtidig har Fylkeskommunen fått økt ansvar for bl.a. gang- og sykkelveier. I Stavanger kommune har vi 502 km kommunale veier og 125 km riks- og fylkesveier.

Befolkningsutvikling

Å analysere transport og ulykkesituasjonen kan ikke gjøres uten å se på befolkningsutviklingen. Regionen har hatt en sterk befolkningsvekst de siste årene, som har medført sterk vekst i antall reiser og biltrafikk. Gjennomsnittlig befolkningsvekst i Stavanger mellom 1965-2006 har vært på 0,9 prosent årlig. I tidsrommet 2006-2010 har befolkningsveksten økt og vært på 1,8 prosent per år. Veksten etter 1965 har over 5-års perioder variert mellom ytterpunktene 0,6 prosent i 1986-1990 og 1,8 prosent i 2006-2010. Befolkningsveksten for perioden 2010-2013 har vært i snitt på 1,4 prosent. I denne perioden har vi hatt en sterk velstandsutvikling.

Reisevaneundersøkelse 2012¹

Hver innbygger over 13 år gjennomfører daglig i snitt 3,7 reiser. Andel bilførere er 56 prosent og inkluderer vi passasjerer så blir andelen 63 prosent. Reisene til myke trafikanter utgjør omtrent 28 prosent. Stavanger kommune er en kommune med vekst, og antall estimerte reiser samsvarer godt med befolkningsveksten. Fra 1998 til 2012 har antall reiser per døgn økt med 21 prosent til nesten 400 000 reiser pr dag.



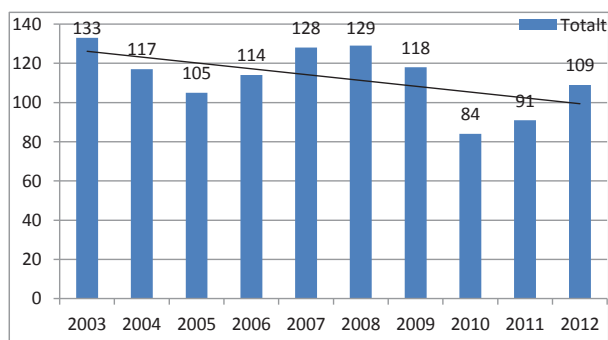
Figur 1: Reisemiddelfordelingen 2012

Ulykkesituasjonen i Stavanger

Grunnlag for de følgende statistiske analysene er hentet fra Statens Vegvesens ulykkesdatabase (STRAKS-registeret). Dette er basert på politiregistrerte ulykker med personskade. Ulykkene stedfestes slik at hver ulykke kan visualiseres på et kart. Ulykker med kun materielle skader blir ikke innrapportert. Totalt er det registrert 1128 politirapporterte ulykker mellom 2003 og 2012. I tidsrommet 2003-2012 ble det registrert 1513 skadde og drepte i trafikken. De fleste pådro seg lettere skader. Ulykkesutviklingen har naturlige svingninger fra år til år, men trenden for antall

¹ Den siste reisevaneundersøkelsen (RVU) for Stavanger kommune ble gjennomført i 2012 som del av RVU for Jæren.

ulykker er positiv. I 2003 ble det registrert 133 ulykker, mens det var 109 ulykker i 2012.



Figur 2: Antall og utvikling trafikkulykker 2003-2012

Samfunnsøkonomiske kostnader og trafikkulykker

Hver eneste trafikkulykke medfører samfunnsøkonomiske kostnader. Transportøkonomisk institutt (TØI) har i 2011 lagt fram en omfattende verdsetningsstudie² med beregninger om hvor mye en ulykke koster samfunnet. Den totale ulykkeskostnaden er sammensatt av realøkonomiske kostnader og den såkalte velferdseffekten. Realøkonomiske kostnader er medisinske, materielle, administrative kostnader samt produksjonsbortfall. Under velferdseffekten oppsummeres verdien av å redusere døds- og skaderisikoen pga. ulykker. Avhengig av skadegraden kan kostnadene variere mellom kr 614 000,- ved en lettere skadd person og opp til kr 22,9 millioner ved en meget alvorlig skadd. For hver person som omkommer i trafikken anslås det ulykkeskostnader på kr 30,22 millioner. Trafikkulykker påfører derfor samfunnet betydelige kostnader.

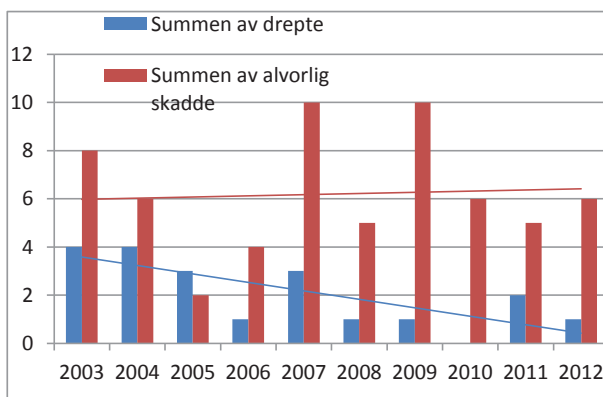
Ulykkesstatistikken for 2012 viser 129 lettere skadd, seks alvorlige og en dødsfall i Stavanger. Legger en TØI sine beregninger til grunn betyr dette teoretiske ulykkeskostnader på kr 158,27 million i 2012.

Antall drepte og alvorlige ulykker 2003-2012

Ulykkesutvikling etter skadegrad

I tidsrommet 2003-2012 ble det registrert til sammen 62 alvorlig skadde personer og 20 drepte

trafikanter. Svingningene fra år til år er store, men sett over et lengre tidsrom har utviklingen vært negativ for alvorlig skadde personer. Antall drepte i trafikken viser en nedadgående tendens, selv om det i 2012 omkom det en person.



Figur 3: Antall alvorlig skadde og omkomne 2003-2012

Dødsulykke: skadd person dør innen 30 dager etter ulykken.

Meget alvorlig skade: truer personens liv eller som fører til varig medisinsk invaliditetsgrad med minst 30 prosent.

Alvorlig skade: ikke er livstruende, men krever sykehusopphold på minst 1 dag og/eller gir inntil 30 prosent medisinsk invaliditetsgrad.

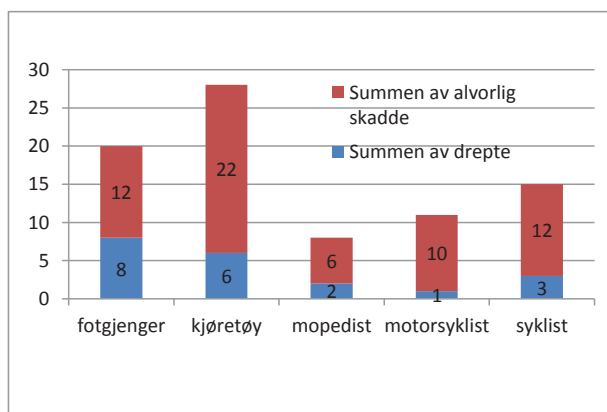
Lett skade: trenger ikke sykehusinnlegging, men skaden er ikke ubetydelig.

Omkomne og hardt skadde etter trafikantergruppe

Fotgjengere, syklistene og motorsyklister (inkludert mopedister) har i følge statistikken størst risiko for å bli drept eller alvorlig skadet i trafikken. Myke trafikanter inkludert motorsyklister utgjør 40 av alle alvorlig skadde og 14 av alle omkomne trafikanter.

Det er særlig yngre og eldre trafikanter som er utsatt for de alvorligeste ulykkene. Risikoen for å bli hardt skadd i trafikken øker med alderen fram

² Veisten, Knut; Flügel, Stefan; Elvik, Rune (2011): Den norske verdsetningsstudien. Ulykker – Verdien av statistiske liv og beregning av ulykkeskostnader. TØI rapport 1053c/2010, Oslo 2013.



Figur 4: Antall alvorlig skadde og omkomne 2003-2012 etter trafikantgruppe

til en fyller 34 år. Størst risiko har aldersgruppen 25 til 34-åring. Barn og unge må lære å ferdes i trafikken, og spesielt de yngre trafikkdeltakere har mindre erfaring og annen vurderingsevne enn voksne. Unge voksne som nettopp har fått sertifikat og må opparbeide seg erfaring med motoriserte kjøretøy i trafikken har ofte en annen risikoatferd.

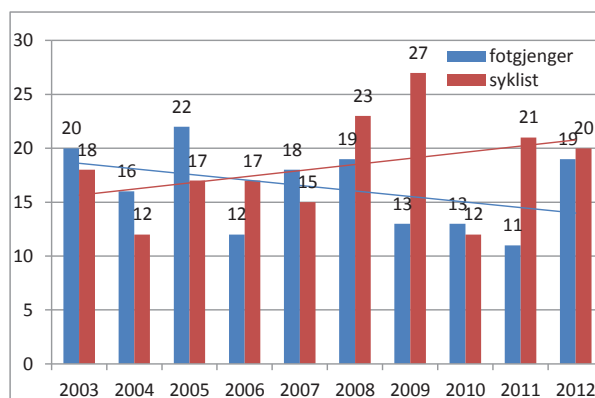
I perioden 2003 til 2012 har det vært 182 ulykker hvor syklist og 165 hvor fotgjenger har vært involvert. Utviklingen i fotgjengerulykker viser en positiv trend og sykkelulykkene en negativ trend.

Sykkelykker

Statens Vegvesens temaanalyse av sykkelykker³ sier at viktige momenter i to av tre dødsulykker med syklist er ulogiske veiløsninger, dårlig sikt og lite sammenhengende tilbud til syklist. I Stavanger var det ingen drepte på sykkel i tidsrommet 2003-2012. Likevel er det viktig å ta med rapportens konklusjoner i trafiksikkerhetsarbeidet. De fleste ulykker hvor syklist er involvert skjer i kryss. Det er registrert 77 kryssulykker i tidsrommet og flere av disse er ulykker hvor syklist sykler over gangfelt.

13 prosent av ulykkene der syklisten kom til en kryssituasjon kan tilknyttes ikke overholdt vikeplikt. Det er både syklist og fører av kjøretøyet som ikke overholdte vikeplikten da ulykken skjedde. Det kan eksempelvis være uklart om noe er en avkjørsel eller vei og dermed hvem som har vikeplikt.

En annen type kryssulykke som forekommer ofte er når en trafikant svinger av i krysset. Det er totalt 30 ulykker i denne kategorien i perioden 2003-2012. Å vite hvem som har forkjøringsrett og hvem som har vikeplikt, er viktig for å redusere kryssulykker. I tillegg er det viktig å gjøre trafikantene mer oppmerksomme for at kryssituasjoner er veldig komplekse.



Figur 5: Antall ulykker med mye trafikanter 2003-2012

Deformasjonszone: bevegelsesenergi i bilen absorberes gjennom deformasjon av karosseriets frontparti og innover mot passasjerrommet.

Til sammen er det registrert 23 møteulykker med syklist involvert. Som regel involverer det enten et kjøretøy eller en annen syklist. Det er særlig i underganger med dårlig sikt at det skjer møteulykker mellom syklist eller fotgjenger og syklist.

Fotgjengerulykker

I tidsrommet 2003-2012 er det registrert 163 fotgjengerulykker, der 118 skjedde ved kryssing av vei og 43 i kjørebanelen. Det er særlig i sentrum at det er mange ulykker ved kryssing i gangfelt. Spesielt belastet er Løkkeveien hvor det er registrert 13 krysningulykker. Ulykkene i kjørebanelen skjedde oftest i forbindelse med rygging av kjøretøy langs vei og på parkeringsplasser.

Buss var involvert i 16 prosent av alle registrerte fotgjengerulykker. Enten skjedde ulykken ved

³ Statens Vegvesen, Statens vegvesens rapporter Nr. 294: Temaanalyse av sykkelykker. 2014

av- og påstigning eller ved innkjøring av bussen til busstopp og holdeplass.

Myke trafikanter: Syklister og fotgjengere. En utvidet definisjon kan omfatte MC-førere som ikke har en deformasjonssone

De mest ulykkesbelastende strekningene er nord-sør akse fv. 44 fra Kannik til Diagonalen i sør, Fv. / Rv. 509 seg, og E39 hvor det registrert fire ulykkespunkt og fire ulykkesstrekninger.

Ulykkespunkt: veistrekning på maksimalt 100 m med, min fire politirapporterte personskadeulykker på fem år.

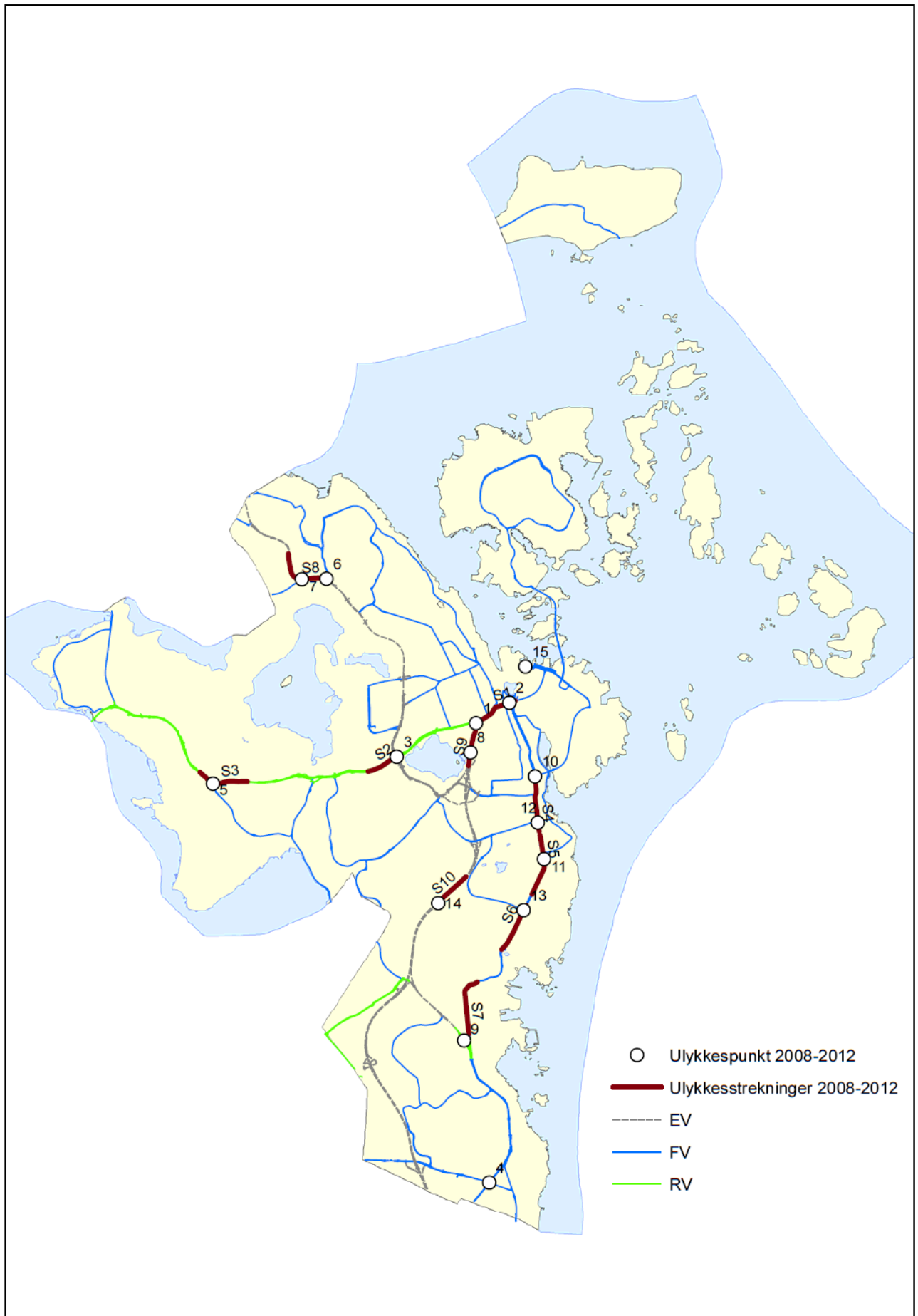
Ulykkesstrekning: strekning på maksimalt en km med min ti politirapporterte personskadeulykker på fem år.

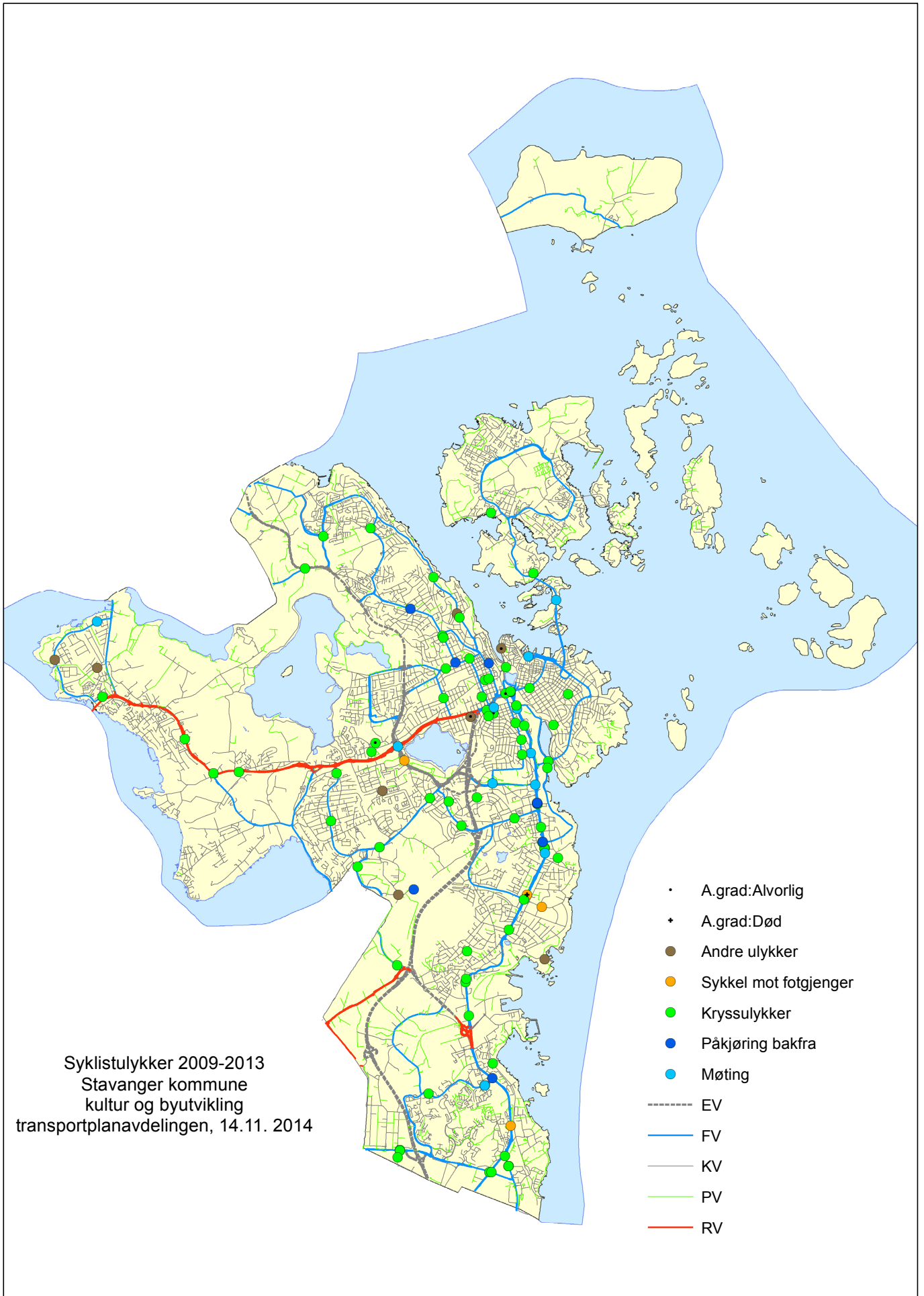
Ulykkespunkt og -strekninger 2008-2012

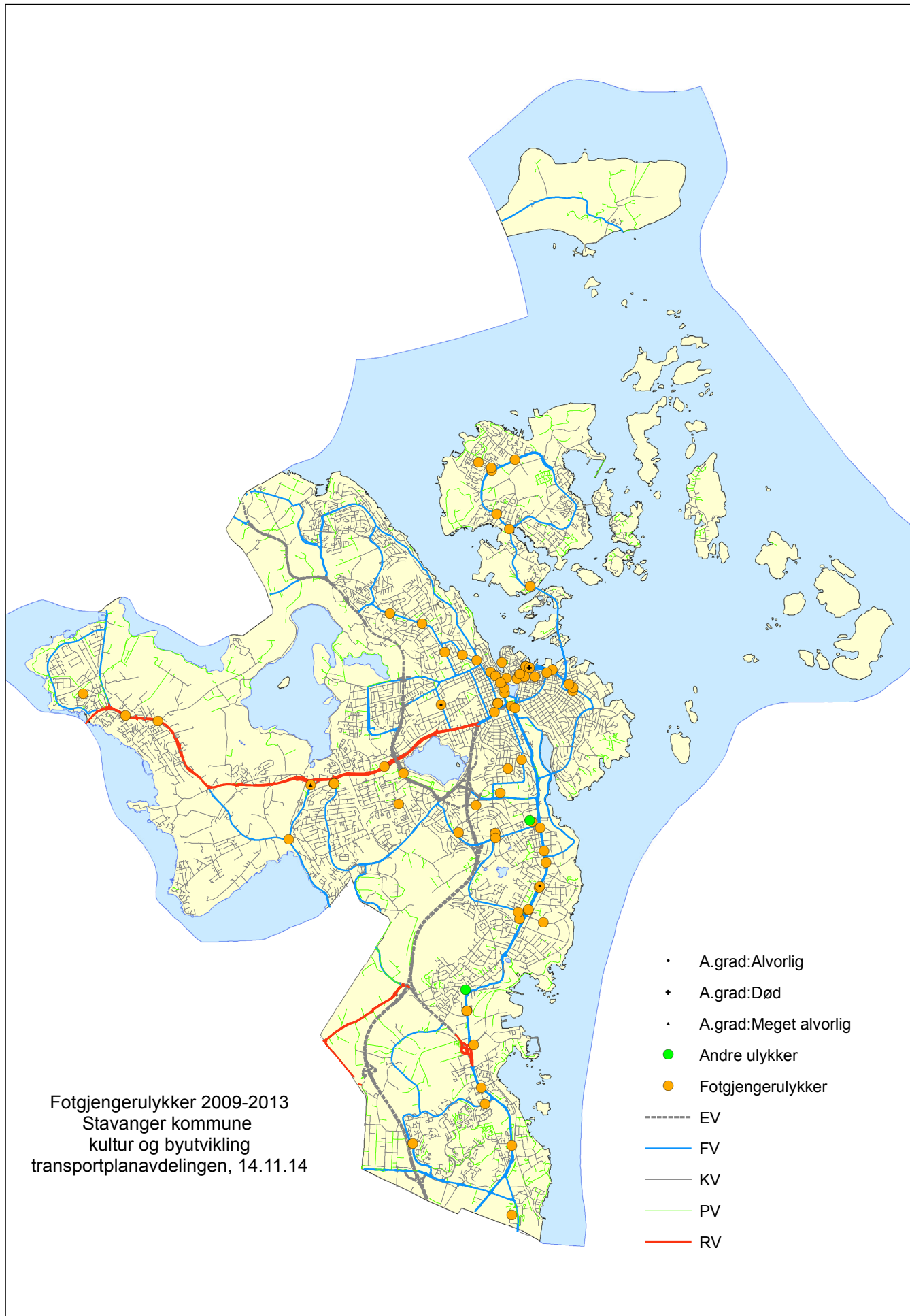
I tidsrommet 2008-2012 er det identifisert 15 ulykkespunkter i Stavanger kommune med 64 politiregistrerte ulykker.

Nr.	Ulykkespunkt	Antall ulykker
P1	Fv.509 Madlaveien x E39 Motorveien	4
P2	Fv.509 Kannikgata x fv.44 Teaterveien	6
P3	Rv. 509 Madlaveien x E39 Tjensvollveien	4
P4	Fv.44 Forusveien x fv.443 Forusbeen	4
P5	Rv.509 Revheimsveien x fv.405 Regimentveien	5
P6	E39 Randabergveien x fv.413 Eskelandsveien	4
P7	E39 Randabergveien x fv.409 Kvernevikveien	4
P8	E39 Motorveien ved Mosvatnet	4
P9	Rv.44 Diagonalen, rundkjøring	4
P10	Fv.44 Lagårdsveien x fv. 427 Strømsbrua	4
P11	Fv.44 Hillevågsveien ved Sjøhagen	4
P12	Fv.44 Hillevågsveien v/Haugåsveien-Haugvaldstadminde	4
P13	Fv.44 Marieroveien x Bredablikkveien	4
P14	E39 Motorveien, Auglendstunellen	4
P15	Fv.434 Verkgata, mellom Klubbgata og Langgata	5

Nr.	Ulykkesstrekninger	Antall ulykker
S1	Fv. 509 Madlaveien, Kongsgata-E39 Motorveien	17
S2	Rv. 509 Madlaveien, Tjensvollkrysset-Rektor Oldens gate	11
S3	Rv. 509 Revheimsveien, Ragbakken vest-Revheim kirke	11
S4	Fv. 44 Hillevågsveien, Strømsbrua-Køhlens vei	12
S5	Fv. 44 Hillevågsveien, Roald Amundsens gate-Timoteiveien	12
S6	Fv. 44 Marieroveien, Bredablikkveien-Stasjonsveien	10
S7	Fv. 44 Hinnasvingene, Hindalsveien - Diagonalen	12
S8	E39 Randabergveien, Høyebakken - Eskelandsveien	12
S9	E 39 Motoveien, Tjodolvs gate - avkjørsel Bekkefare	10
S10	E 39 Auglendstunellen - Auglendsdalen	10



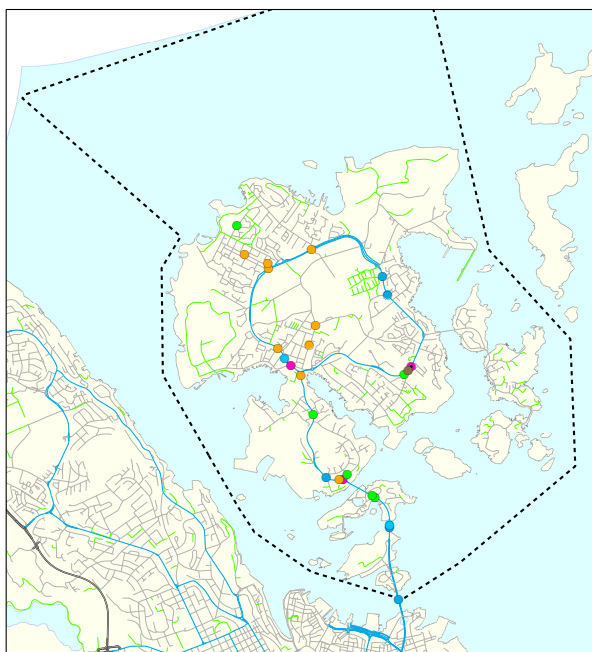




Ulykkesituasjonen i bydeler

Hundvåg

Hovedtrafikkåre og den eneste fastlandsforbindelsen til Hundvåg er Fv 435. Selve ringveien Hundvåg Ring er også et fylkesveianlegg. Ulykkene i den siste femårsperioden, dvs. 22 ulykker, skjedde hovedsaklig i tilknytning til fylkesveien. Det er bare seks ulykker som er registrert i tilknytning til det kommunale veinettet. Den eneste ulykken hvor det er registrert alvorlige skader knyttes til Hundvåg Ring.



TRAFIKKULYKKER 2008-2012
Hundvåg bydel

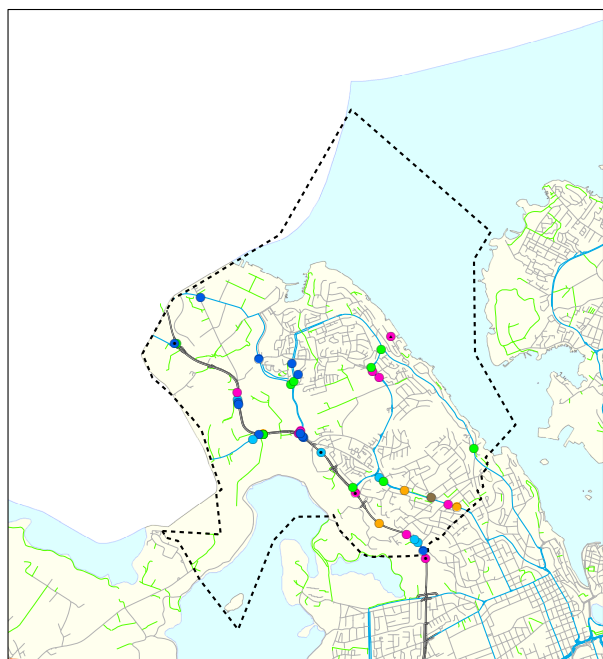
Stavanger kommune, kultur og byutvikling
transportplanavdelingen, 12.06.14

Uhellsgrupperinger

- A.grad:Alvorlig
- Andre ulykker
- Fotgjengerulykker
- Kryssulykker
- Møting
- Påkjøring bakfra
- Utforkjøringsulykker

Tasta

Viktigste veiforbindelse på overordnet veinett er E39 som er utbygd som tofelts vei i retning nord-sør. Andre viktige veiforbindelser i nord-sør retning som er del av fylkesveinettet er Fv 411 langs byfjorden, Fv 446 som del av Randabergveien samt Fv 412 og Fv 413. De fleste ulykkene skjer på E39 og nevnte fylkesveier med et antall på henholdsvis 24 og 17. På kommunale veier er det registrert fem ulykker, deriblant en meget alvorlig ulykke. Det forekom tre alvorlige ulykker på E39, mens det på fylkesveinettet bare er registrert trafikkulykker med lettere skader.

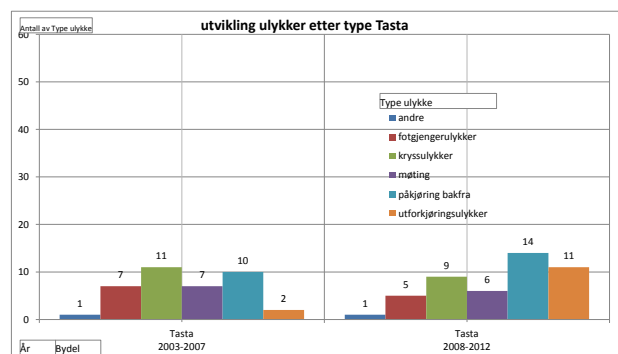
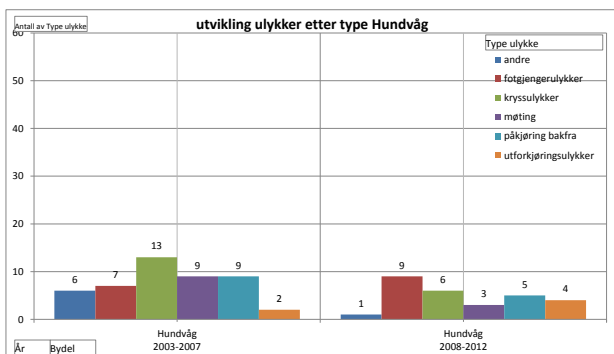


TRAFIKKULYKKER 2008-2012
Tasta bydel

Stavanger kommune, kultur og byutvikling
transportplanavdelingen, 12.06.14

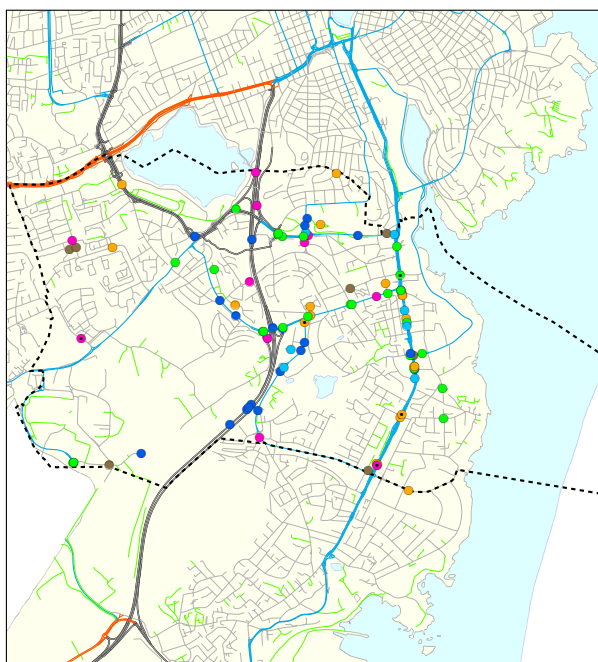
Uhellsgrupperinger

- A.grad:Alvorlig
- A.grad:Meget alvorlig
- Andre ulykker
- Fotgjengerulykker
- Kryssulykker
- Møting
- Påkjøring bakfra
- Utforkjøringsulykker



Hillevåg

I Hillevåg sørøst for Tjensvollkrysset er E39 utbyggt som tofeltsvei. I nord-sør retning har den motorveistandard som firefeltsvei. Viktige øst-vest forbindelser er Ullandhaugveien, Fv 394 / Fv 393 Haugåsveien / Auglendsveien og Fv 393 Breidablikkveien. Fv 428 Sandvikveien går parallelt med Fv 44 langs fjorden i nord-sør retning. Det har skjedd 39 ulykker på fylkesveier og 10 på europaveier. Det kommunale veinettet er med 20 registrerte ulykker forholdsvis sterk belastet. 7 av ulykkene har vært alvorlige samt at det skjedde en dødsulykke. Disse ulykkene er utelukkende tilknyttet fylkesveier og europaveien.



TRAFIKKULYKKER 2008-2012
Hillevåg bydel

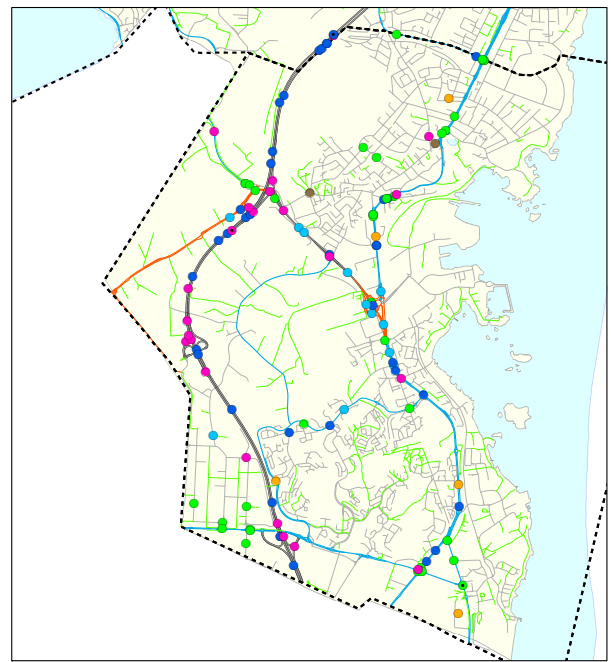
Stavanger kommune, kultur og byutvikling
transportplanavdelingen, 12.06.14

Uhellsgrupperinger

- A.grad:Alvorlig
- A.grad:Død
- Andre ulykker
- Fotgjengerulykker
- Kryssulykker
- Møting
- Påkjøring bakfra
- Utforkjøringsulykker

Hinna

Det finnes 2 viktige nord-sør akser i Hinna: E39 og Fv 44. Diagonalen er en hovedforbindelse mellom disse aksene og fortsetter østover som Rv 510. Øst-vest forbindelser er Fv 443 Forusbeien og Fv 448 Eikesetveien. Fv 396 Jåttåveien er en nord-sør forbindelse mellom Diagonalen og Fv 448. De fleste trafikkulykker skjer på europaveien og fylkesveier med henholdsvis 46 og 32. På riksveier er det registrert 28 og på kommunale veier 18 ulykker. Alvorlige ulykker er registrert på både E39 og Fv 443.

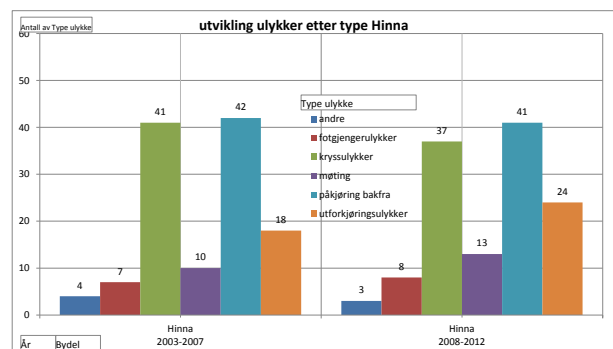
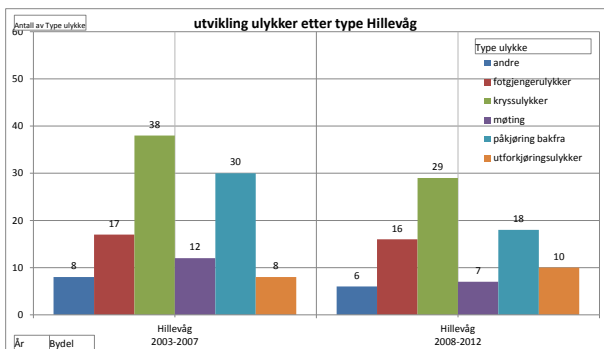


TRAFIKKULYKKER 2008-2012
Hinna bydel

Stavanger kommune, kultur og byutvikling
transportplanavdelingen, 12.06.14

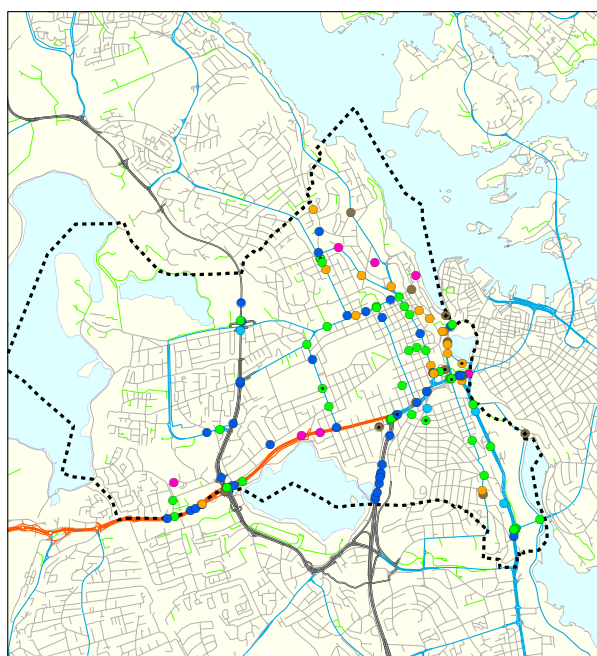
Uhellsgrupperinger

- A.grad:Alvorlig
- Andre ulykker
- Fotgjengerulykker
- Kryssulykker
- Møting
- Påkjøring bakfra
- Utforkjøringsulykker



Eiganes og Våland

Hovedtrafikkårene gjennom Eiganes / Våland bydel er E39 med tofeltsstandard i nord-sør retning og Rv 509 i øst-vest retning. Fylkesveinettet er relativt tett. Løkkeveien, Misjonsveien, Tanke Svilands gate og Holbergsgate er viktige nord-sør forbindelser, mens Stokkaveien samt øvre og nedre Stokkavei danner akser i øst-vest retning. Fylkesveinettet peker seg ut med 63 trafikkulykker og spesielt Løkkeveien og Stokkaveien er ulykkesbelastet. Antall trafikkulykker på europa-, riks- og kommunale veier er mer jevnt fordelt og ligger mellom 19 og 23 ulykker. Trafikkulykker med alvorlige skader konsentrerer seg rundt den sentrumsnære delen av Eiganes / Våland. Det omkom en person i trafikkulykke på fylkesvei og en person på kommunal vei.



TRAFIKKULYKKER 2008-2012
Eiganes og Våland bydel

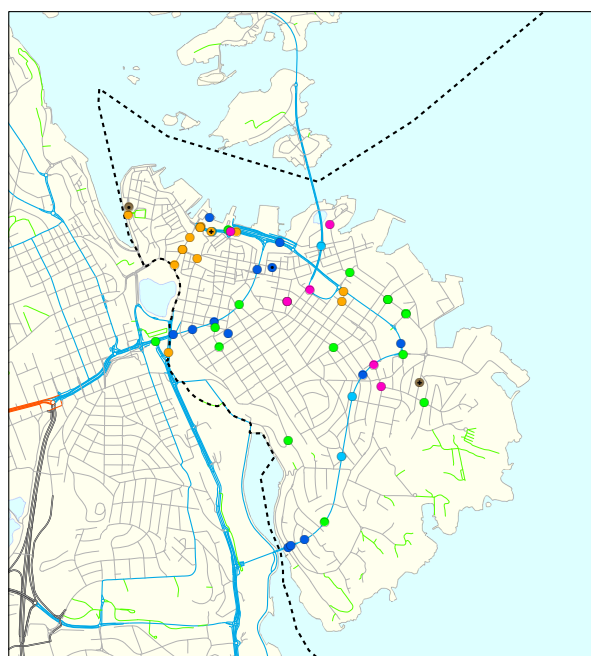
Stavanger kommune, kultur og byutvikling
transportplanavdelingen, 12.06.14

Uhellsgrupperinger

- A.grad:Alvorlig
- + A.grad:Død
- Andre ulykker
- Fotgjengerulykker
- Kryssulykker
- Møting
- Påkjøring bakfra
- Utforkjøringsulykker

Storhaug

Storhaug er en bydel med forholdsvis få fylkesveier og en stor andel kommunale veier. Rv 509 går gjennom den nordlige bydelen frem til Bekhuskaaien. Fv 427 Storhaugtunnelen forbinder Lervik med Paradis, mens Fv 427 Haugesundgata forbinder Lervik med Rv 509 Bekhuskaaien. Fra Storhaug går Fv 435 nordover mot Hundvåg. De fleste ulykker skjer på kommunale veier og fylkesveier. Antallet ligger ved henholdsvis 24 og 20. Ni ulykker er registrert på riksveinettet. Det er registrert tre ulykker med alvorlige skader, og to dødsulykker. Ulykkene kan tilknyttes både overordnet veinett og kommunal veinett.

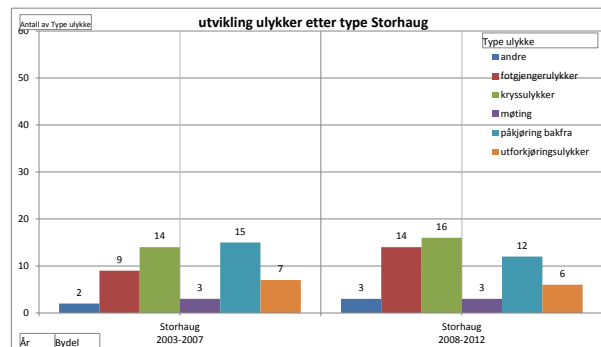
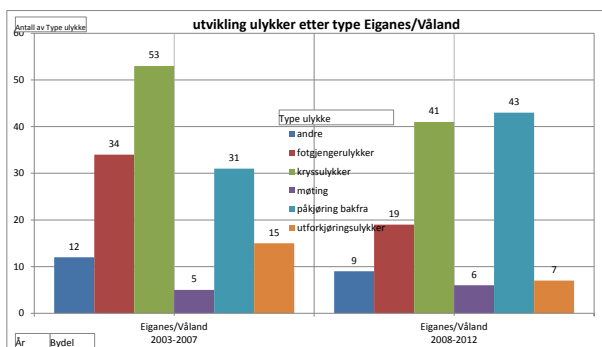


TRAFIKKULYKKER 2008-2012
Storhaug bydel

Stavanger kommune, kultur og byutvikling
transportplanavdelingen, 12.06.14

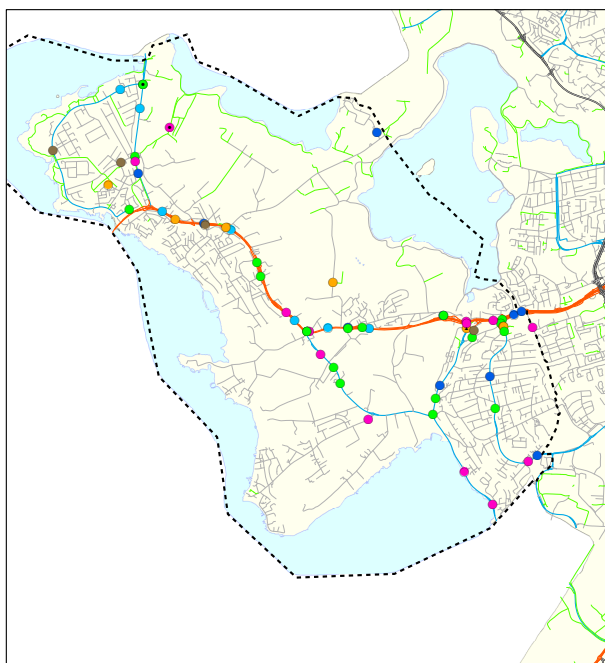
Uhellsgrupperinger

- A.grad:Alvorlig
- + A.grad:Død
- Andre ulykker
- Fotgjengerulykker
- Kryssulykker
- Møting
- Påkjøring bakfra
- Utforkjøringsulykker



Madla

Viktigste øst-vest forbindelse mellom sentrum og Kvernevik er Rv 509. I Kvernevik er Fv 445 Kvernevik Ring og Fv 409 Kvernevikveien viktige ledd i fylkesveinettet. Nord-sør forbindelse mot Sola er Fv 382 Madlaveien. Fv 405 Regimentsveien er et ledd som forbinder Fv 382 med Rv 509. Det er på riks- og fylkesveier med henholdsvis 29 og 26 de fleste ulykkene skjer. På kommunale veier er det registrert ni ulykker. Det er registrert fire ulykker med alvorlige skader og en med meget alvorlige skader. Med unntak av en ulykke er disse tilknyttet til fylkes- eller riksveien.

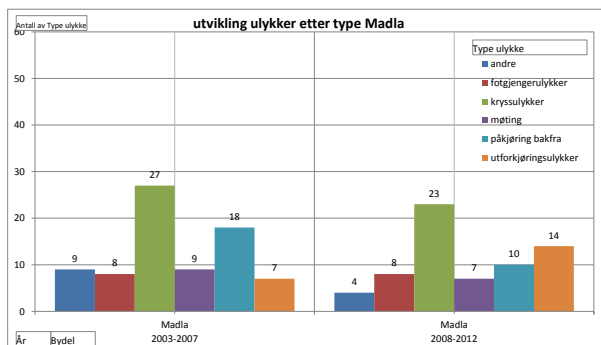


Uhellsgrupperinger

- A.grad:Alvorlig
- A.grad:Meget alvorlig
- Andre ulykker
- Fotgjengerulykker
- Kryssulykker
- Møting
- Påkjøring bakfra
- Utforkjøringsulykker

TRAFIKKULYKKER 2008-2012 Madla bydel

Stavanger kommune, kultur og byutvikling
transportplanavdelingen, 12.06.14



**GÅ IKKE OVER VEGEN
FØR BUSSEN HAR KJØRT**



Del II: Nasjonale mål og strategier

Den nasjonale og overordnede rammen for trafikksikkerhetsarbeidet

Overordnet mål for nasjonal transportpolitikk er å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og som fremmer regionalutvikling.

I forbindelse med framleggingen av Klimameldingen legger Regjeringen føringer for utviklingen av transportsystemet. Det framgår at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel, og gange. Videre skal kollektivformål og sykkeltiltak i og omkring storbyområdene gis økt prioritet ved fordeling av samferdselsbevilgningene. Nasjonal transportplan 2014-2023 framhever dette ytterligere, og legger forsterkede nasjonale mål og føringer for Stavangers og byområdet transportpolitikk. Stavanger kommune har forpliktet seg til omfattende reduksjon av klimagassutslipp fra transport gjennom blant annet Ordføreraftalen (Covenant of Mayors) Framtidens byer og gjennom belønningsordningen for kollektivtrafikk har kommunen forpliktet seg til målet om at personbiltrafikken ikke skal øke. For å kunne oppnå en reduksjon av klimagasser er det viktig å endre reisevaner. Gange og sykkel er de mest klimavennlige måtene å reise på, samtidig er de myke trafikantene mest sårbare i trafikken.

For å kunne tilby klimavennlige alternativer til personbil er tilrettelegging for trafikksikre gang- og sykkelveier av vesentlig betydning.

Nasjonal transportplan (NTP)

Fra nasjonalt hold er det viktigste dokumentet innenfor transportplanlegging Nasjonal transportplan (NTP) der regjeringen bl.a. legger frem krav om og mål for et sikkert transportsystem. Nullvisjonen videreføres fra tidligere NTP og er visjonen

Nullvisjon

Visjon om et transportsystem som ikke fører til tap av liv eller varig skade

om å få null dødsulykker eller ulykker med hardt skadde personer i trafikken. Det er definert et etappemål som *innebærer at antall drepte og hardt skadde skal reduseres fra et gjennomsnitt i perioden 2008-2011 på om lag 1000 i året til 500 eller færre i 2024*⁴.

Fysiske trafikksikkerhetstiltak

fysiske trafikksikkerhetstiltak er planleggings- eller byggearbeider som er knyttet til veien med hensikten å minimere trafikksikre situasjoner. Etablering av fartshumper eller skilting m.m. er mindre tiltak og regnes ikke som fysiske trafikksikkerhetstiltak

For å oppnå dette målet satses det på tiltak innenfor tre overordnede strategiområder som også er av stor betydning for lokalt trafikksikkerhetsarbeid.

- iverksetting av fysiske tiltak på ulykkesbelastede strekninger som etablering av midtrettverk, brede sperreområder, siderekker m.m..
- prioritert drift og vedlikehold av strekninger med mange alvorlige ulykker.
- holdningsskapende tiltak som opplæring, informasjon og målrettet kontroll styrkes.

⁴ St.meld. nr 26 (2012-2013). Nasjonal transportplan 2014-2023. Oslo: Samferdselsdepartement.

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017 omtaler trafikksikkerhetsarbeidet i NTP på et mer detaljert nivå. Kommunen skal følge opp NTP sine visjoner og mål innen trafikksikkerhetsarbeidet og dermed er det naturlig å videreføre og forsterke føringene fra nasjonal tiltaksplan.

Det omtales tiltak som nasjonale aktører iverksetter for å øke trafikksikkerheten, men også skolene og barnehagene sine roller blir omtalt i planen. Trafikksikkerhetsarbeidet av de ulike aktørene omfatter holdningsskapende tiltak, opplæring, kontrolltiltak samt fysiske tiltak på vei for å oppnå definerte visjoner og mål.

Det er også utarbeidet en nasjonal strategi for sykkel og gåing 2010-2019. Målet er å øke andelen sykkelturet til åtte prosent på landsbasis, noe som innebærer at andelen i byene må være det dobbelte. Hovedstrategien for å nå dette er å gjøre det mer attraktivt å gå og sykle, gjennom blant annet trafikksikkerhetsarbeid.

Holdningsskapende trafikksikkerhetstiltak

Hvordan kommuniserer vi med hverandre og hvordan oppfører vi oss i trafikken? Eksempel på tiltak er opplæringstiltak, informasjonskampanjer, aksjonsdager m.m. med et spesielt tema og / eller rettet mot en spesiell trafikantgruppe.

Handlingsplan for trafikksikkerhet for Rogaland 2014-2017

Handlingsplanen har sin forankring i Vegtrafikklovens § 40 A som sier at Fylkeskommunen har et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å bedre trafikksikkerheten i fylket. Ansvaret for regional trafikksikkerhetsarbeid er lagt til Rogaland Fylkes Trafikksikkerhetsutvalg (FTU), mens fylkeskommunens Samferdselsavdeling og Statens Vegvesen har det administrative ansvaret. Planen omfatter kun ikke-fysiske tiltak.

Trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen

Nullvisjonen, klimaforliket og folkehelseperspektivet i trafikksikkerhetsarbeidet er nasjonale mål som videreføres på lokalt nivå. Trafikksikkerhetsarbeidet er forankret i kommuneplanen 2010-2025, og videreført i ny kommuneplan som nå er på høring.

Stavanger kommune har i dag 131 000 innbyggere og i kommuneplanen er det lagt til grunn en vekst til ca. 139 000 innbyggere i 2017. Med økende befolkning øker personbiltrafikken og belastningen på veinettet, og framkommeligheten blir redusert.

Økt trafikk betyr samtidig økt fare for trafikku-lykker. Gjennom et godt trafikksikkerhetsarbeid er målet å redusere antall hardt skadde og drepte i trafikken.

Veksten i transportbehovet skal tas med miljøvennlig transport, dvs. kollektiv, sykkel og gange. Færre biler på veiene betyr mindre risiko for trafikku-lykker. Samtidig skal det stimuleres for økt bruk av sykkel og *Stavanger kommune skal være en trygg og god by å være syklist i*⁵ Hovedruter med adskilte traseer for gående og syklende, og en høy standard på sykkelveinettet, skal bidra til å oppnå dette målet. Kommunen har utarbeidet *Sykelstrategi for Stavanger med handlingsplan 2011-2015* som legger stor vekt på trafikksikkerhet.

Folkehelseperspektiv

Å legge til rette for at flest mulig kan gå og sykle til gjøremål i nrområdet er viktige ut fra et folkehelseperspektiv. I forbindelse med forebygging og rehabilitering spiller mosjon en viktig rolle og sykling og gåing er et godt bidrag til mosjon.

Hver trafikku-lykke kan medføre betydelige personlige konsekvenser for den enkelte og samtidig belastes samfunnet med kostnader for behandling, rehabilitering m.m. Jo større skaden er, desto høyere er disse kostnadene. Ulykker kan også påvirke den psykiske helsetilstanden til både pasienten og pårørende med tilsvarende samfunnsøkonomiske konsekvenser. Trafikksikkerhetstiltak som fører til en reduksjon av antall

⁵ Stavanger kommune: *Sykelstrategi for Stavanger med handlingsplan 2011-2015*. Stavanger, 2012

hardt skadde og drepte i trafikken inngår derfor i folkehelsearbeidet.

Trafikksikkerhetstiltak som fører til en reduksjon av antall hardt skadde og drepte i trafikken vil bidra til å oppnå folkehelselovens formål.

Mål og strategier i Stavanger

Hovedmålene med Stavanger kommunes trafikksikkerhetsarbeid er å:

1. redusere antall ulykker, og særlig de alvorligste ulykkene.
2. forebygge trafikkuulykker.

Hovedstrategier er å:

- utbedre ulykkesbelastede veikryss og –strekninger.
- holde høy standard på drift og vedlikehold av veinettet inklusiv gang- og sykkelveinettet.
- planlegge attraktive og trafikksikre boligområder og sentrumsområder i kommunen
- legge til rette for at skoler og barnehager kan arbeide mot sertifiseringen Trafikksikker skole / Trafikksikker barnehage.
- informasjons- og opplysningsarbeid rettet mot risikogrupper.
- videreutvikle kommunens HMS-rutiner m.h.t. trafikksikkerhet og krav i Arbeidsmiljøloven.





Del III: Handlingsprogram med prioriterte tiltak 2015-2018

Tiltak ulykkespunkt

Ulykkespunktene ligger på overordnet veinett og det er Statens Vegvesen som har ansvaret for disse veiene. Noen tiltak for å utbedre ulykkespunktene er allerede satt i gang eller det er definert konkrete tiltak hvordan ulykkespunktene skal utbedres.

Nr.	Ulykkespunkt	Antall ulykker	Tiltak
P1	Rv.509 Madlaveien x E39 Motorveien	4	Ryfast – Eiganestunnelen
P2	Fv.509 Kannikgata x fv.44 Teaterveien	6	Reguleringsplan for kollektivtrasé Kannik (bussvei 2020)
P3	Rv. 509 Madlaveien x E39 Tjensvollveien	4	Nedklasifisering av E39 til gate.
P4	Fv.44 Forusveien x fv.443 Forusbeen	4	Del av Bussvei 2020
P5	Rv.509 Revheimsveien x fv.405 Regimentveien	5	Venstresvingeforbud fra Revheimsveien etablert. Del av bussvei 2020
P6	E39 Randabergveien x fv.413 Eskelandsveien	4	Reguleringsplan E39 Smiene - Harestad
P7	E39 Randabergveien x fv.409 Kvernevikveien	4	Strakstiltak etablert. Reguleringsplan E39 Smiene - Harestad
P8	E39 Motorveien ved Mosvatnet	4	Ryfast – Eiganestunnelen, vurderes tilfartskontroll og variabel fartsgrense.
P9	Rv.44 Diagonalen, rundkjøring	4	Gjøres endringer i forbindelse med Bussvei 2020
P10	Fv.44 Lagårdsveien x fv. 427 Strømsbrua	4	Del av Bussvei 2020
P11	Fv.44 Hillevågsveien ved Sjøhagen	4	Del av Bussvei 2020.
P12	Fv.44 Hillevågsveien v/Haugåsveien-Haugvaldstadminde	4	Kryss delvis ombygget i forbindelse med etablering av midtstilt kollektivfelt (bussvei 2020)
P13	Fv.44 Marieroveien x Breidablikkeveien	4	etablert kollektivfelt bussvei 2020.
P14	E39 Motorveien, Auglendstunnellen	4	Vurdere å etablere tilfartskontroll og variabel fartsgrense.
P15	Fv.434 Verksgata, mellom Klubbgata og Langgata	5	vurdere behov for reguleringsplan

Kontinuerlig drift / vedlikehold og kontroll

Drift og vedlikehold er viktig for å holde en god veistandard. Kontrolltiltak skal sikre at gjeldende regelverk overholdes. Sommer og vintervedlikehold, vedlikehold av veidekket, automatisk trafikkontroll, kjøretøykontroll, parkeringskontroll og kampanjer til Statens Vegvesen er tiltak som har vært med i handlingsprogram 2010-2013. Dette er tiltak som følger faste planer eller rutiner, og som derfor ikke trenger noen omtale her. Likevel er det viktig å ta tiltakene med i trafikksikkerhetsarbeidet også i planperioden 2015-2018. I den nye planperioden skal det i tillegg legges større vekt på trafikkikkerhet i anleggsfasen og frisiktsoner.

Trafikkikkerhet i anleggsfasen

Dette er et viktig arbeid hvor ansvaret er delt mellom Statens vegvesen, politiet og Stavanger kommune. Det utarbeides arbeidsvarslingsplaner for alle anlegg, som skal godkjennes av veieier. Det vil i flere år fremover være mye anleggstrafikk i Stavanger med byggingen av Ryfast, Eiganestunnelen og Bussvei 2020. Det er derfor viktig å ha stor oppmerksomhet om anleggsfasen og sikre at fotgjengere og syklister får gode midlertidige løsninger. Vi må unngå løsninger som innebærer omveier eller som er vanskelig å orientere seg i.

Vi vil i denne handlingsperioden gjennomføre flere kontroller av arbeidsvarslingsplanene for å sikre trygge anleggsområder og god framkommelighet for fotgjengere og syklister.

Tiltak:

1. Flere kontroller av arbeidsvarslingsplanene
2. Sikre fotgjengere og syklister god og trygg framkommelighet i anleggsområder

Ansvar: Statens vegvesen og Stavanger kommune

Frisikt

For å opprettholde god sikt i avkjørsler og kryssområder så må vegetasjonen beskjæres jevnlig. Alle sykkelruter bør ha tilfredsstillende minimumskrav til frisiktsoner. De punktene med spesielt dårlig sikt varsles eller utbedres på annen måte.

God sikt i kryss og avkjørsler er av stor betydning for trafikkikkerheten. Både hos Statens vegvesen

og kommunen er dette arbeidet høyt prioritert og en del av den ordinære driften. Det er utarbeidet brosjyrer som viser krav til frisikt og beskjæring av planter og hekker, i tillegg til kampanjer. Vi har flere underganger i kommunen som er bygget med for dårlig sikt. Disse er som regel en del av en hoved-rute for sykkel og utgjør dermed en trafikkikkerhetsrisiko for både gående og syklende. Vi vil prioritere å ta en gjennomgang av hovedsykkelrutene og se på tiltak for å utbedre sikten. Det vil samtidig ikke være mulig å oppgradere eldre underganger fullt ut i henhold til dagens frisiktskrav.

Tiltak:

1. Gjennomgang av hovedsykkelrutene og med sikte på utbedring av frisikt

Ansvar: Statens vegvesen og Stavanger kommune.

Planleggingstiltak og mindre fysiske tiltak

Det har kommet inn mange innspill til trafikkikkerhetstiltak fra bydelsutvalgene, skoler, barnehager og innbyggere. Både plantiltak og mindre fysiske tiltak er viktige innsatsområder for å ivareta de myke trafikantenes behov.

Oppstramming av veikryss eller etablering av gang- og sykkelvei er eksempler på tiltak som krever en planprosess for å oppnå gode fysiske løsninger.

Forslag til tiltak om etablering av gangfelt, farts-humper og bedre belysning langs kommunal vei er mindre fysiske tiltak blir saksbehandlet videre av Stavanger kommunen v/park og vei. Forslag til tiltak på fylkesveinettet er sendt over til Statens vegvesen. Dette er tiltak som prioriteres for-løpende og som derfor ikke er innarbeidet her.

De følgende kapitlene viser prioriterte fysiske tiltak for de enkelte bydelene.

Prioriterte planleggings- og investeringstiltak Hundvåg

Veitype	Veinavn	Tiltak	Ansvar
Kv.	Øvre vågen	<ul style="list-style-type: none"> Etablering av fortau, reguleringsplan klar 	Stavanger kommune
Kv.	Roaldsøy barnehage	<ul style="list-style-type: none"> Snuplass, planarbeid pågår, reguleringsplan varslet 	Stavanger kommune
Kv.	Lundebakken	<ul style="list-style-type: none"> Gang- og sykkelvei 	Stavanger kommune
Kv.	Størjeveien / Skeiehagen	<ul style="list-style-type: none"> Oppstramming av veikryss 	Stavanger kommune
Kv.	Skeiehagen	<ul style="list-style-type: none"> Fortau 	Stavanger kommune
Kv.	Buøy skole	<ul style="list-style-type: none"> Etablering av snuplass 	Stavanger kommune

Prioriterte planleggings- og investeringstiltak Tasta

Veitype	Veinavn	Tiltak	Ansvar
Fv. 441	Åmøyvn	<ul style="list-style-type: none"> Gang- og sykkelvei, planarbeid pågår 	
Fv. 446	Randabergveien / Nesttunveien	<ul style="list-style-type: none"> Vurdere tiltak som gjør kryssing mer trafikksikker 	Statens Vegvesen
Kv.	Høgeveien	<ul style="list-style-type: none"> Vurdere behovet for gang- og sykkelvei 	Stavanger kommune
Kv.	Sjøveien	<ul style="list-style-type: none"> Etablering av fortau 	Stavanger kommune

Prioriterte planleggings- og investeringstiltak Hillevåg

Veitype	Veinavn	Tiltak	Ansvar
Fv. 420 / Kv.	Sandvikvein / Bergsagelvn	<ul style="list-style-type: none"> Undergang Prosjektering / planarbeidet pågår. Kan utføres i løpet av planperioden 2014-2017. 	Stavanger kommune
Kv.	Jonas Lies gate	<ul style="list-style-type: none"> Etablering av gang- og sykkelvei under planlegging 	Stavanger kommune
Kv.	Svend Foyns gt / Roald Amundsens gt	<ul style="list-style-type: none"> Oppstramming av kryss, planarbeidet startes 2014 	Stavanger kommune
Kv.	Langflåtveien	<ul style="list-style-type: none"> Oppgradering av fortau g/s vei 	Stavanger kommune
Kv.	Olav Duuns gt., Bjørnstjerne Bjørnsons gt.	<ul style="list-style-type: none"> Oppstramming av veikryss 	Stavanger kommune
Kv.	Mølleveien	<ul style="list-style-type: none"> Vurdere behovet for fortau 	Stavanger kommune
Kv.	Brattåsveien	<ul style="list-style-type: none"> Fortau 	Stavanger kommune
Kv.	Jonas Lies gate	<ul style="list-style-type: none"> Revurdering av eksisterende planløsning 	Stavanger kommune

Prioriterte planleggings- og investeringstiltak Madla

Veitype	Veinavn	Tiltak	Ansvar
Fv.	Fv 382 Madlaveien / Fv 405 Regimentveien	<ul style="list-style-type: none"> Reguleringsplanarbeid er påbegynt. 	Statens Vegvesen
Rv.	Rv 509 Madlaveien	<ul style="list-style-type: none"> Avkjørselsanering 	Statens Vegvesen
Kv.	Hestnesvn / Regimentvn	<ul style="list-style-type: none"> Oppstramming av kryss som straktiltak før områderegulering 	Stavanger kommune
Kv.	Hestnesvn	<ul style="list-style-type: none"> Fortau med evt. gang- og sykkelvei 	Stavanger kommune
Kv.	Gunhildsgate	<ul style="list-style-type: none"> Vurdere behovet for fortau 	Stavanger kommune
Kv.	Håhammarbrautene	<ul style="list-style-type: none"> Vurdere behovet for fortau 	Stavanger kommune
Kv.	Krossberg veien	<ul style="list-style-type: none"> Etablering av g/s-vei (tas med videre fra TS-plan 2010-2013, Gang- og sykkelvei til Friheim, planarbeidet pågår) 	Stavanger kommune
Kv.	Snorres gate, Ragnhilds gate	<ul style="list-style-type: none"> Fortau 	Stavanger kommune
Kv.	Rappveien	<ul style="list-style-type: none"> Etablering av snuplass 	Stavanger kommune

Prioriterte planleggings- og investeringstiltak Eiganes og Våland

Veitype	Veinavn	Tiltak	Ansvar
Fv. 446	Løkkeveien mellom Kannik / Eiganesveien	<ul style="list-style-type: none"> Oppstramming / miljøgate er ferdig regulert og kan gjennomføres etter at Ryfast er by 	Statens Vegvesen
Fv. 404	Rogalandsgata	<ul style="list-style-type: none"> Utbedring kryss Rogalandsgata, Musegata, Johan Thorsen gata 	Statens Vegvesen
Kv.	Øvre Stokka vei	<ul style="list-style-type: none"> Fortau Øvre Stokka vei 	Stavanger kommune
Kv.	Kampensgaten fra Tanke Sviland til Kampen skole	<ul style="list-style-type: none"> Vurdere behovet for fortau i øvre del av Kampensgate 	Stavanger kommune
Fv. 421 / Kv.	Peder Klows gate, Musegate	<ul style="list-style-type: none"> Opphøyd kryss 	Stavanger kommune / Statens Vegvesen
Fv. 415 / Kv.	Nedre Stokkavei, Rikard Nordraaks vei	<ul style="list-style-type: none"> Oppstramming kryss 	Stavanger kommune / Statens Vegvesen

Prioriterte planleggings- og investeringstiltak Storhaug

Veitype	Veinavn	Tiltak	Ansvar
Kv.	Avaldsnesgt	<ul style="list-style-type: none"> Miljøgate, reguleringsplan utarbeidet 	Stavanger kommune
Kv.	Østre Ring mellom Strømsbrua og Egersundgt	<ul style="list-style-type: none"> Miljøgate, planarbeidet pågår 	Stavanger kommune
Kv.	Rasmus Risasgate / Rosenligate	<ul style="list-style-type: none"> Ulike trafiksikkerhetstiltak fra Sandnesgata til Emmausveien, opparbeidelse av fortau langs nordsiden av Rosenli 	Stavanger kommune
	Sørstrandv, Nordsrandsveien, Nesahaugen, Regeberget og Seiavigveien	<ul style="list-style-type: none"> Etablering av fortau 	Stavanger kommune
Kv.	Nymansveien, S. Ramsvigsvei, K. Sønnesvei	<ul style="list-style-type: none"> Etablering av fortau 	Stavanger kommune

Prioriterte planleggings- og investeringstiltak Hinna

Veitype	Veinavn	Tiltak	Ansvar
Fv. 402/393	Ullandhaugvn / Auglendsvn	<ul style="list-style-type: none"> Oppstramming eksisterende rundkjøring, større sentraløy og fartsreducerende tiltak 	Statens Vegvesen
Kv.	Dalsetvn / Austhallet / Brauta	<ul style="list-style-type: none"> Oppstramming av kryss 	Stavanger kommune
Kv.	Gauselkneiken / Gauselvågen	<ul style="list-style-type: none"> Kryssutbedring ved jernbaneundergangen Fortau, g/s-vei Gauselvågen 	Stavanger kommune
Kv.	Jåttåveien	<ul style="list-style-type: none"> Fortau og gang- og sykkelvei, planarbeid pågår 	Statens Vegvesen / Stavanger kommune
Kv.	Oddahagen	<ul style="list-style-type: none"> Videreføring eksisterende fortau 	Stavanger kommune
Kv.	Hinna sentrum	<ul style="list-style-type: none"> Utbedring avkjørsel, Uoversiktlig parkering ved kryss Hinnasvingene / Gamleveien. 	Stavanger kommune
Kv.	Storhallet	<ul style="list-style-type: none"> Vurdere behovet for fortau 	Stavanger kommune
Kv.	Markveien	<ul style="list-style-type: none"> Vurdere behovet for fortau 	Stavanger kommune
Kv.	Bergliveien	<ul style="list-style-type: none"> Fortau / gangvei mellom Bergliveien og Grannesveien 	Stavanger kommune
Kv.	Solliveien	<ul style="list-style-type: none"> Etablering av fortau 	Stavanger kommune
Kv.	Gamleveien	<ul style="list-style-type: none"> Etablering av fortau 	Stavanger kommune
Kv.	Svanholmen	<ul style="list-style-type: none"> Flytting av avkjørsler 	Stavanger kommune

Etablering av gangfelt og krysningspunkt

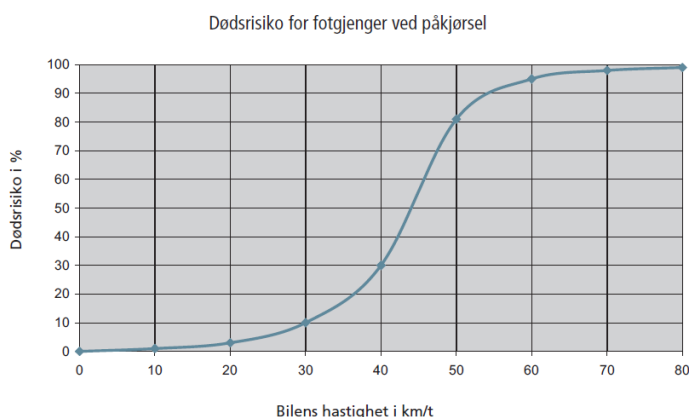
Svært mange ulykker skjer i forbindelse med kryss. Etablering av gangfelt er i første rekke et tiltak for å bedre fotgjengerens fremkommelighet og ikke trafiksikkerhetstiltak. Vegvesenets håndbok V127 Gangfeltkriterier brukes i vurderingen. Det er viktig å legge til rette for krysningspunkt på steder hvor fotgjengere krysser. I boligområder skal biltrafikken være underordnet syklist og gående, og det skal være trygt å krysse veien selv om det ikke er oppmerkede gangfelt.

Sikkerheten ved kryssing av gangfelt kan økes. Statens vegvesen har foretatt en gjennomgang av alle etablerte gangfelt for å vurdere kritisk om kriteriene er tilstede. I søknader om etablering av nye gangfelt vil kommunen og Statens vegvesen vurdere dette i hvert enkelt tilfelle.

Økt bruk av refleksvest, bedre belysning og bedre sikt er forhold som kan redusere ulykkene ved kryssing.

Fartsdempende tiltak

Fartsdempende tiltak kan være fysiske tiltak som humper, innsnevring, sideforskyvninger, rumfelt m.m. Som andre tiltak enn fysiske regnes skilting, oppmerking, ensidig parkering, automatisk trafikkontroll (ATK), fartsmålingstavler m.m. I boligområder er det særlig viktig å prioritere fotgjengere og syklist ved å dempe biltrafikken. Dette kan gjøres ved å etablere fartshumper, begrense parkeringsmulighetene, skilting og oppmerking etc.



Figur 6: Dødsrisiko for fotgjenger ved påkjørsel

Risikoen for å bli drept ved påkjørsel øker med bilens hastighet. Det er derfor svært viktig å holde fartsnivået lavt i boligområder. I Stavanger har vi fartsgrense 30 km/t i boligområder og ved en påkjørsel i denne hastigheten er det 90% sannsynlighet for at en overlever.

Bedre belysning

Generelt er etablering av intensivbelysning et tiltak som gir dokumentert bedre trafiksikkerhet.⁶ Både Statens vegvesen og Stavanger kommune etablerer intensiv belysning ut ifra faglige vurderinger og følger opp innkomne søknader. Områder rundt skoler og barnehager blir prioritert.

For å oppnå en god effekt må oppsetting av intensivbelysning vurderes i hvert tilfelle ut i fra stedlige forhold. I trafiksikkerhetssammenheng bør utbedring av belysning / intensivbelysning være et satsingsområde og en strategi for å redusere antall kryssulykker i gangfelt.

I denne handlingsperioden vil vi fortsette arbeidet med å etablere intensivbelysning rundt barnehager og skolene.

Tiltak

1. Etablere intensiv belysning tilknyttet skoler og skoleveier.

Forkjørsregulering

Vikepliktsreglene i Norge er basert på høyreregelen. Statens Vegvesen Region øst har utarbeidet en rapport som er basert på erfaringer med forkjørsregulering. Det ble gjennomført en ulykkesanalyse før og etter forkjørsreguleringen. I rapporten konkluderes det med at ulykkesutviklingen har vært positiv etter forkjørsreguleringen, dvs. stort sett har ulykkestallene gått ned. Videre konkluderes det med at *en konsekvent bruk av forkjørsregulering av det overordnede vegnettet er i samsvar med en hierarkisk oppbygging av vegnettet og er også mer i overenstemmelse med hva trafikantene oppfatter som en naturlig regulering og ofte praktiserer. Det blir således færre konflikter mellom kjørende på kryssende veier og mellom kjørende og kryssende fotgjengere.*⁷

⁶ Statens Vegvesen, Håndbok V127 Gangfeltkriterier i vegvesenets håndbokserie.

⁷ Statens Vegvesen, Statens vegvesens rapporter Nr. 113: Tydeliggjøring av vikepliktsforhold i kryss og vurdering av forkjørsregulering av veier. Lillehammer 2012.

Kryssulykker er den vanligste typen trafikkulykke, og ulykkesstatistikken for Stavanger viser at det har skjedd flere kryssulykker som er relatert til vikepliktregele.

Å tydeliggjøre vikepliktforhold gjennom skilting av forkjørsvier er et tiltak for å øke trafikksikkerheten. I samarbeid med Statens Vegvesen pågår det nå et arbeid for å vikepliktsregulere en større del av det overordna veinettet.

Klargjøre vikepliktsreglene

Støtte opp om arbeidet med å klargjøre vikepliktsreglene mellom syklist og bilist skal være et prioritert tiltak.

Å klargjøre vikepliktsregler kan gjøres både gjennom fysisk oppmerking og informasjon om vikepliktsregler.

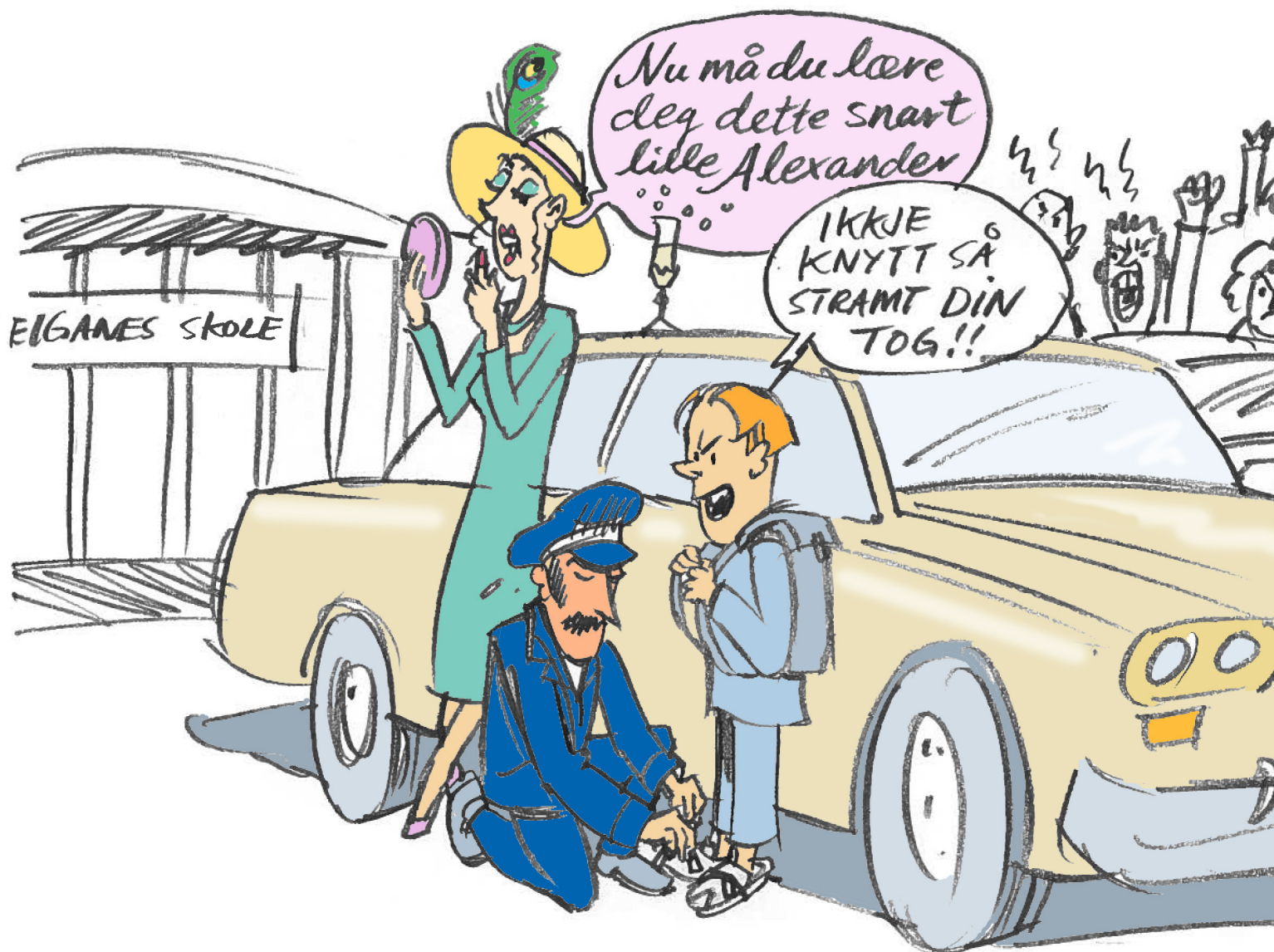
Hovedproblemet i dag er at det kan være vanskelig å skille mellom hva som er avkjørsler og hva som er kryssende offentlig vei. Dette kan løses gjennom skilting og oppmerking.

En gjennomgang av merknader fra Stavanger Aftenblad sin avisartikkel Her er det farlig i trafikken fra januar 2014, viser at mange trafikanter beskriver situasjoner der vikeplikten ikke blir overholdt. Selv om det ikke rapporteres om trafikkulykker er vikeplikt noe som leserne har vært opptatte av.

I denne handlingsplanen vil vi gå gjennom hovedrutene på sykkel for å klargjøre vikepliktsforholdene i kryss og avkjørsler.

Tiltak

1. Vurdering av fysisk oppmerking for klargjøring av vikepliktsregler langs hovedsykkelrutene
2. Informasjon om vikepliktsregler



Trafikksikkerhetsarbeidet i barnehager og skoler

Revisjon av rammeplanen for trafikksikkerhetsopplæring

Rammeplan for trafikksikkerhetsopplæring i skoler og barnehager ble vedtatt av Oppvekst og levekår i 2003. Planen har ikke status som handlingsplan, men har vært knyttet opp mot skolens læreplan og barnehagens rammeplan. Rammeplanen for trafikksikkerhetsopplæring er en integrativ del av barnehagers og skolens trafikksikkerhetsarbeid og kan være et supplement til sertifiseringen som trafikksikker skole. Rammeplanen styrker trafikksikkerhetsopplæringen som en del av den ordinære virksomheten i skoler og barnehager. Fra planen ble vedtatt i 2003 og til dags dato, har trafikkbildet i Stavanger endret seg betydelig pga. befolkningsveksten. Planen bør derfor revideres i den kommende perioden.



Sertifisering trafikksikker skole og trafikksikker barnehage

Trafikksikker skole er et konsept som er utarbeidet av Trygg Trafikk med hensyn til å sikre et godt og helhetlig trafikksikkerhetsarbeid i skolene. Sertifiseringen er frivillig og kriteriene omfatter at trafikksikkerheten legges inn i skolens årsplaner, internkontrollsystem, reiseretningslinjer og planer for samarbeid med foreldre.

I 2013 ble Sunde skole den første trafikksikre skolen i Norge. Sunde skole har dermed lagt til rette for en god trafikkopplæring samt at skolen ivaretar trafikksikkerheten for barna både i skoletiden og på skolevei. Mange skoler har allerede gode rutiner for trafikksikkerhet, men dette verktøyet bidrar til systematisk arbeid med alle aspekter rundt trafikksikkerhet. Trygg Trafikk har stor kompetanse på dette og kan bistå skoler og barnehager med nødvendig informasjonsmateriell. Så er det selvfølgelig slik at skoler og barnehager kan jobbe godt med trafikksikkerhet, som en del av HMS arbeidet, uten å bruke dette opplegget.

Skoler som ønsker å oppnå status som trafikksikker skole kan hos Trygg Trafikk søke om stimuleringsmidler. Sunde Skole fikk for eksempel kr. 20 000 i stimuleringsmidler etter sertifiseringen.

Ungdomskoler, barneskoler og barnehager har ulike utfordringer. Den overordna strategien er å redusere behovet for å kjøre til skole/barnehage, og samtidig legge til rette for en trafikksikker hente og bringe situasjon for foreldre og barn.

For å bli god til å sykle må man øve. Det er foreldrene som har ansvar for at barna lærer å sykle. Mange skoler tillater først elevene å sykle til skolen fra 5. klasse. Forståelsen av hvordan regelen skal praktiseres skjer i samarbeid med foreldrenes arbeidsutvalg og skolens driftsstyre. Trygg Trafikk anbefaler at barn ikke bør sykle alene til skolen før de er mellom ti og tolv år, dersom de må sykle på trafikkert vei. Skoleveien er en viktig arena hvor barn kan lære sikker adferd i trafikken og få mosjon før timene i klasserommet. Dersom skoleveien er adskilt fra biltrafikk eller barna sykler sammen med en voksen, så er det opp til foreldrene å vurdere hva som er best for barnet.

I barnehagene er det foreldrene som henter og bringer barna. Ved planlegging av nye barnehager og tiltak på eksisterende er det viktig å legge til

rette for at henting og levering skjer på en trafikk-sikker måte. Dersom barnehagene er i nærmiljøet så kan foreldre levere barn ved å gå og/eller sykle til barnehagen. Den enkelte barnehage kan legge til rette for dette med tiltak som eks muligheten for å parkere sykkeltraller.

De fleste barn går eller sykler til skolen. På barneskolene organiseres det gåbusser og andre ordninger for at barn skal gå sammen til skolen. 5. klasse elever blir hvert år tilbud trafikal opplæring i sykling på Sandnes sykkelgård i regi av Trygg Trafikk, og i samarbeid med Fylkestrafikksikkerhetsutvalget i Rogaland. Det er svært viktig at foreldre og skolen jobber sammen med å gjøre skoleveien trygg. Jo færre som kjører barna til skolen jo tryggere blir det for de som går og sykler. Det kan oppstå trafikkfarlige situasjoner når foreldrene henter eller leverer ungene sine. Situasjonen er ofte uoversiktlig når skoleungene og bilene oppholder seg i det samme området, i tillegg skjer levering under tidspress i morgenrushet. Det viktigste tiltaket for å redusere farefulle situasjoner forbundet med henting og levering av barn med bil, er å oppfordre til å sykle og gå. Samtidig må det være etablert trygge steder for henting og levering. Stavanger kommune går nå systematisk gjennom trafikk-sikkerheten rundt barneskolene og har startet med de skolene som er i nærmiljø som har lav score på levekårsindeksen.

Ofte er trafikk-sikkerhet ikke avhengig av fysisk tilrettelegging, men av holdningen. Det som genererer trafikkfarlige situasjoner er konsentrasjonen av biler og myke trafikanter i løpet av en kort tidsperiode som skal komme seg inn og ut av et målområde. En burde heller unngå å hente / levere ungene rett ved skolen. Et bedre alternativ er å slippe ungene et kvartal før de kommer til skolen slik at de kan gå den siste delen av skoleveien.

For å bedre trafikk-sikkerheten i forbindelse med henting og levering av ungene er det viktig å endre vanene. Gjennom trafikk-sikkerhetsplanen bør problemstillingen settes mer i søkelyset og gjennom informasjon av foreldrene bør holdningen påvirkes i retning mindre henting / levering med bil.

I denne handlingsplanen vil vi prioritere trafikk-sikkerhetstiltak rundt skoler og barnehager.

Tiltak:

- Gjennomgang av trafikk-sikkerheten rundt utvalgte barneskoler
- Skoler med utfordrende av- og påstignings-områder gjennomfører faste tiltak for mindre henting / levering med bil
- Gjennomføre tiltak som øker antall som går og sykler til skoler og barnehager
- Oppfordre skolene og barnehagene i Stavanger å oppfylle kriteriene for Trafikk-sikker skole / barnehage

Ansvar: Stavanger kommune v/Park og vei, Oppvekst og levekår, og den enkelte skole

Informasjonsarbeid mot utvalgte grupper

Trygg Trafikk

Mest kjent er Trygg Trafikk for sitt samarbeid med skoler og barnehager. Trafikk-sikkerhetskompetansen er ikke bare begrenset på arbeidet mot disse målgruppene. Trygg Trafikk er en pådriver for trafikk-sikkerhetsarbeid på flere plan og lokal støttespiller for Stavanger kommune. Kompetansen kan brukes i forbindelse med kampanjer, aksjoner, opplæring, kursing m.m. Det er viktig for kommunen å kunne benytte seg av denne kompetansen og det oppfordres ikke bare skoler og barnehager, men også helsetjenesten og andre virksomheter å bruke Trygg Trafikk som aktiv samarbeidspartner.

Bruk av refleks og hjelm er gode og rimelige preventive trafikk-sikkerhetstiltak. I den mørke årstiden blir en mye raskere synlig i trafikken med refleks enn uten. Barnehager og skoler i Stavanger kommune har egne prosjekter knyttet opp mot refleksbruk og det er viktig å videreføre disse.

I 2013 brukte over 50 prosent av syklistene hjelm⁸. Unger under tolv år er flinkest og over 70 prosent av disse benytter hjelm. Sammenlignet med andre land ligger Norge i toppskiktet når det gjelder hjelmbruk for barn⁹. Undersøkelser viser at et hjelmpåbud kan virke mot sin hensikt og å overbevise gjennom informasjon og opplysning er den veien kommunen bør gå for å bedre trafikk-sikkerheten på sykkel. Skoler har et ansvar for barna og

⁸ <http://www.tryggtrafikk.no/tema/ulykkesstatistikk/de-fleste-syklister-bruker-hjelm/>

⁹ http://www.verkehrswacht-bruchsal-bretten.de/dokumente/Abschlussbericht_Expertenkommission_Fahrradhelm.pdf

alle skoler skal ha krav om bruk av sykkelhjelmer ved sykling i skoletiden.

Kommunens virksomhetsområder innenfor helse har ofte kontakt med kunder og innbyggere. Voksne og eldre innbyggere kan bli glemt når refleks- og hjelmbruk i skoler og barnehager står i søkelyset. Det er like viktig at det drives med opplysnings- og holdningsarbeid mot disse trafikantgruppene.

Eldre trafikanter

Eldre er en utsatt gruppe i trafikken. Det er viktig å nå ut med informasjon til¹⁰ eldre om trafiksikkerhet både til eldre sjåførere og eldre fotgjengere. Rogaland er et av de fylkene med høyest gjennomsnittlig refleksbruk hvor 29 prosent av de voksne fotgjengere bruker refleks. Å øke andelen eldre som bruker refleks er viktig.

Statens vegvesen arrangerer oppfriskningskurs for sjåførere 65+ og Trygg Trafikk har trafiksikkerhetskurs for eldre. Terskelen for å delta på disse kursene må bli lav, slik at vi oppnår høy deltakelse.

Stavanger kommune vil ta initiativ til et samarbeid med Trygg Trafikk og Statens vegvesen slik at så mange eldre som mulig takker ja til kurs.

Mortepumpen er et gratis tidsskrift for innbyggere over 67 i Stavanger. Mortepumpen har dermed et stort nedslagsfelt og er en viktig informasjonskanal. Trafiksikkerhet bør være et fast tema som tas opp i tidsskriftet.¹¹

I denne handlingsperioden vil vi prioritere trafiksikkerhetstiltak mot eldre.

Tiltak:

- Etablere samarbeid med ulike aktører slik at flere eldre tar i mot tilbud om 65 + kurs og trafiksikkerhetskurs for eldre.
- Utdeling av informasjonsmateriell og reflekser på eldresenter og andre møtesteder for eldre
- Trafiksikkerhet blir fast tema i Mortepumpen.

Ansvar: Stavanger kommune v/Oppvekst og lev-ekår, Trygg trafikk, Statens vegvesen



¹⁰ Statens Vegvesens Rapporter (2013): Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2012

¹¹ <http://www.tryggtrafikk.no/tema/ulykkesstatistikk/refleksbruk/>

Innvandrere

Stavanger er internasjonal by med innbyggere fra mange forskjellige land.

Transportøkonomisk institutt har lagt frem undersøkelsen *Innvandrerens ulykkesrisiko og forhold til trafiksikkerhet* som viser at ikke-vestlige innvandrere med norsk førerkort har høyere ulykkesrisiko enn norskfødte personer med norsk førerkort. Andre kjøre- og trafikkforhold enn i hjemlandet bidrar til å gjøre det vanskeligere for innvandrere å delta i trafikken.

Johannes læringscenter gir opplæring til nyankomne flyktninger og innvandrere. Trafiksikkerhet bør innarbeides i introduksjonsprogrammet og norskkurs.

Tiltak: ¹²

Innarbeide trafiksikkerhet i introduksjonsprogrammet for flyktninger

Ansvar:

Stavanger kommune v/Oppvekst og levekår.

Videreutvikling av kommunens HMS arbeid

Trafiksikkerhet er integrert i kommunens HMS-arbeid og vi foreslår tiltak for å styrke dette arbeidet. Kommunen som arbeidsgiver skal legge til rette for gode rutiner og holdninger i trafikken. Bruk av ny kjøretøyteknologi som alkolås og fartssperre er ikke lovpålagt, men bør vurderes ved nyanskaffelse av kommunale biler.

Det foregår mye kjøring av barn og ungdom til ulike idretts- og kulturarrangementer. Eksempel på dette er foreldre, trenere og andre frivillige som kjører barn til fotballkamper i egne biler eller mer organisert reiser med buss. For å øke bevisstheten i frivillige lag og organisasjoner rundt trafiksikkerhet så ønsker vi å utarbeide retningslinjer for reiser.

Hjemmetjenesten på Eiganes har gjennomført tiltaket HMS i trafikken. Den utløsende faktoren var høye reparasjonskostnader pga. mange småskader på tjenestebilene samt at det skjedde

en ulykke hvor en ansatt ble påkjørt, men ikke skadd.

Det ble gjennomført teoretisk undervisning med en påfølgende kjøretime i kommunens tjenestebil. I en evaluering av prøveprosjektet kunne det dokumenteres flere skadefrie måneders kjøring på rad i hjemmetjenesten.

Målet med prosjektet har først og fremst vært å øke de ansattes bevissthet for det økonomiske aspektet som små uhell medfører. Samtidig skulle kjøretimene bidra til å trygge de ansattes kjøreferdigheter. Selv om prosjektet ble gjennomført på egen initiativ av hjemmetjenesten finnes det mange andre virksomhetsområder i kommunen som har ansatte med daglige kjøreturer.

Bevisstgjøring og oppfriskning av kjøreferdigheter er pr i dag ikke satt i system. Prosjektet på Eiganes var i egen regi. Ut i fra en trafiksikkerhetsmessig synsvinkel er dette et tiltak som kunne vært innarbeidet i kommunens HMS-system. I høringsperioden vil en vurdere om dette kan være aktuelt.

Vi vil arbeide for å videreutvikle kommunens HMS-system og få på plass gode retningslinjer for frivillige lag og organisasjoner.

Tiltak:

- Styrke trafiksikkerhet i HMS og internkontrollsystemet.
- Utarbeide retningslinjer for frivillige lag og organisasjoner for å sikre trygg transport til og fra aktiviteter.

Ansvar:

Stavanger kommune v/Personal og organisasjon og Transportplanavdelingen.

¹² Nordbakke, Susanne; Assum, Terje: *Innvandrerens ulykkesrisiko og forhold til trafiksikkerhet*. TØI rapport 988/2008, Oslo 2008

Grafisk utforming og illustrasjoner: Egil Bjørøen
Foto hvor ikke annet er angitt: Siv Egeli
Trykk: Gunnarshaug AS