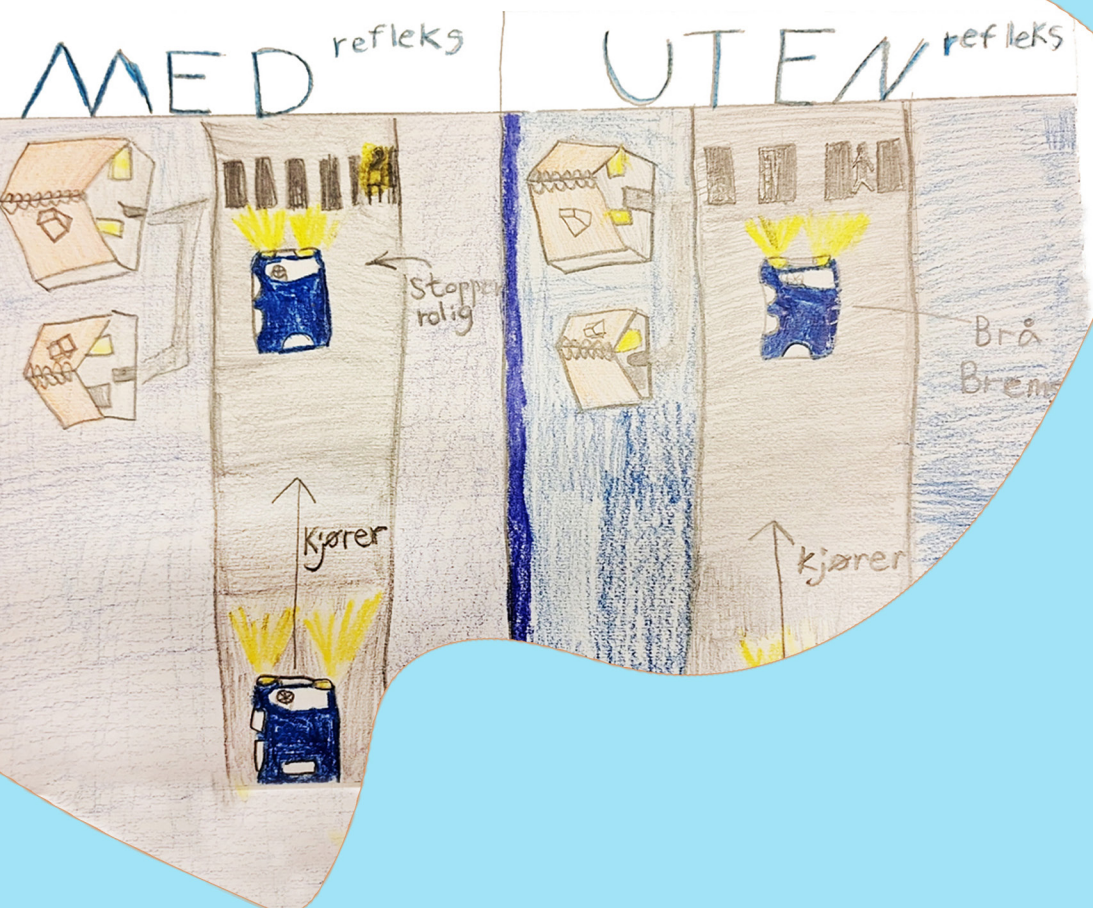


Trafikksikkerhetsplan for Stavanger 2025-2028



Stavanger
kommune

Trafikksikkerhetsplanen for Stavanger 2025-2028

Kommunestyrets flertallsvedtak

Trafikksikkerhetsplan 2025-2028 ble vedtatt i bystyre xxxxxxx.

Vedtak

Her legges vedtaket fra Stavanger bystyret når planen er vedtatt.



Forord

Kommunen har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale veinettet. Som veieier, har kommunen også et spesifikt ansvar for trafikksikkerhetstiltak på kommunale veier. I henhold til folkehelseloven og plan- og bygningsloven har kommunen et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker lokalt. Kommunen har ansvar og virkemidler som kan bidra til økt innsats i det lokale trafikksikkerhetsarbeidet. Kommunen er en stor arbeidsgiver og kjøper av transporttjenester, i tillegg har kommunen ansvar for kommunale barnehager og skoler.

Trafikksikkerhet handler om å kunne bevege seg trygt i sitt lokalmiljø, enten man er fotgjenger, syklist eller bilist – barn, ungdom eller voksen.

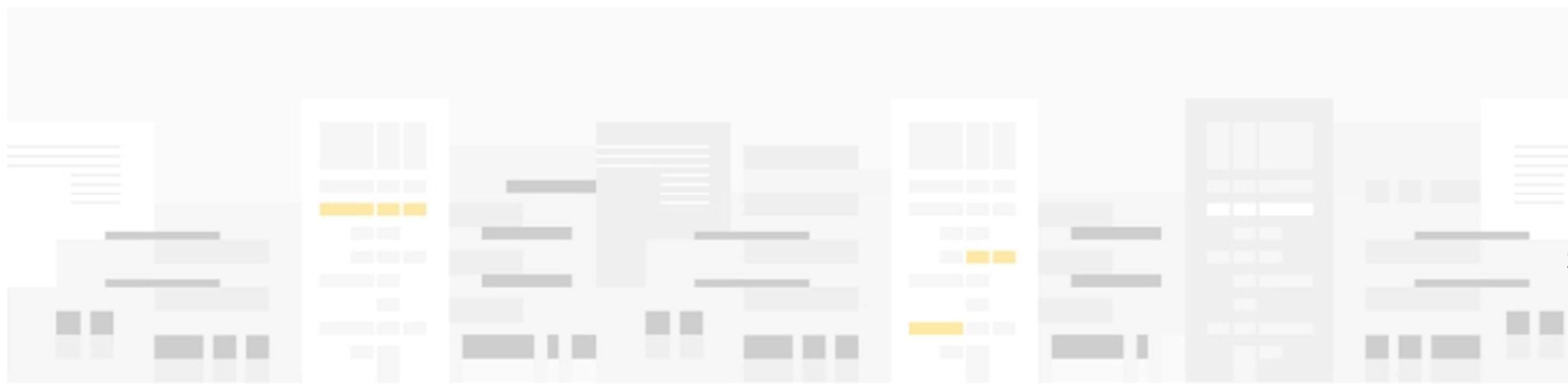
Trafikksikkerhetsplan for Stavanger kommune 2025–2028 er en revisjon av gjeldende trafikksikkerhetsplan som ble vedtatt i 2021.

Planen vil bli lagt til grunn for hele kommunens trafikksikkerhetsarbeid og prioritering av tiltak på kommunalt veinett, og er en forutsetning for tildeling av trafikksikkerhetsmidler fra fylkets trafikksikkerhetsutvalg.

Trafikksikkerhetsarbeid for alle trafikantgrupper er viktige folkehelseiltak. Trafikksikkerhetsplanen prioriterer helseperspektivet som er et satsingsområde for kommunen.

Gjeldende [kommuneplan](#) med [transport og mobilitetsstrategi](#) har trafikksikkerhet som tema hvor hovedmålet er å bidra til å oppnå nullvisjonen.

Stavanger kommunes trafikksikkerhetsarbeid bygger på regjeringens nullvisjon om null drepte og hardt skadde i trafikken. Visjonen følges opp og forsterkes i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022–2025 og Handlingsplan for trafikksikkerhet for Rogaland 2018–2023.



Innholdsfortegnelse

Kommunestyrets flertallsvedtak	1
Forord	2
Innholdsfortegnelse	3
Formål.....	5
Del 1 Mål og strategi	7
Organisering	8
Føringer	9
Utviklingstrekk.....	10
Færre trafikkskadde	10
Flere eldre	10
Utvikling hos barn	10
Myke trafikanter mer utsatt	10
Mikromobilitet	11
Satsningsområder.....	11
Utbedre ulykkespunkt og strekninger	11
Sikre trygge skoleveier	11
Tilrettelegge for eldre og personer med funksjonsnedsettelse.....	12
Arealplanlegging.....	12
Økonomi	12
Kunnskapsgrunnlag	13
Grunnlag.....	13
Ulykkesstatistikk.....	16

Trafikksikkerhetsarbeid	19
Del 2 Handlingsplan med tiltak	24
Handlingsplan del 1 – Holdningsskapende tiltak.....	24
Handlingsplan del 2 –fysiske tiltak	25
Handlingsplan del 3 – Oppfølging av nasjonal tiltaksplan.....	32

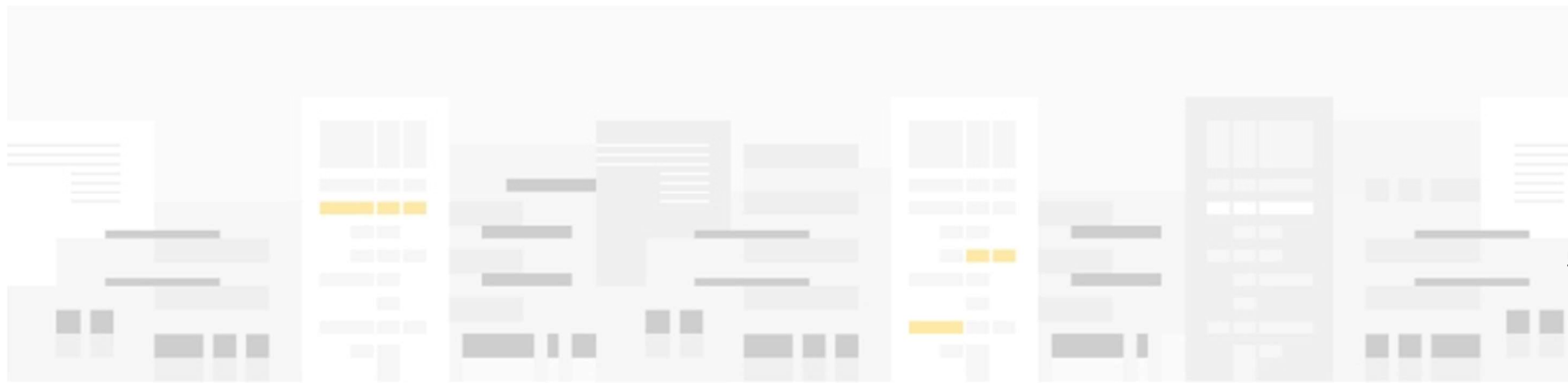


Formål

Trafikksikkerhetsplanen består av en strategidel og en handlingsdel.

Strategi delen har som hovedfunksjon å være et styringsverktøy for et målrettet trafikksikkerhetsarbeid i kommunen, gjennom å velge ut noen satsningsområder og ha klare mål for arbeidet.

Planen gir en oversikt over trafikksikkerhetsforholdene i Stavanger kommune, og danner et best mulig grunnlag for prioritering av prosjekter for å få ned risikoene for trafikkulykker.



Nullvisjon

Vi ikke ha ulykker med drepte eller hardt skadde i vegtrafikken

Hovedmål

Det skal være enkelt å ferdes miljøvennlig i Stavanger, både for personer og for frakt av varer og ved utføring av tjenester.

I 2030 skal maks 30 % av turene skje med personbil.

Strategier

Transportbehovet løses ved aktiv transport	Konsentrert arealutvikling	Trivelig og trygt å ferdes
--	----------------------------	----------------------------

Satsningsområder

Utbedre ulykkes punkt og strekninger	Sikre trygg skolevei	Tilrettelegge for eldre og funksjonsnedsettelse	Arealplanlegging
--------------------------------------	----------------------	---	------------------

Del 1 Mål og strategi

Nullvisjonen er førende for alt trafiksikkerhetsarbeidet i Norge. Trafiksikkerhetsplanen bygger dermed på nullvisjonen men følger også opp målsetningene fra kommunens transport- og mobilitetsstrategi som er en del av kommuneplanens arealdel og ble vedtatt i juni 2023. Nedenfor er hovedmålene og strategiene gjengitt fra kommunens transport- og mobilitetsstrategi



Visjon:

(nullvisjonen)

Vi skal ikke ha ulykker med drepte eller hard skadde i vegtrafikken

Hovedmål:

Det skal være enkelt å ferdes miljøvennlig i Stavanger, både for personer og for frakt av varer og ved utføring av tjenester. I 2030 skal maks 30 % av turene skje med personbil.

Strategier

Aktiv transport

Transportbehovet løses ved **aktiv transport** det vil si at flertallet går, bruker sykkel, supplert med kollektivtransport og delte mobilitetstjenester

Arealutvikling

Konsentrert **arealutvikling**, slik at transportbehovet reduseres og kortreist hverdagsliv blir mulig for de fleste

Trivelig og trygg ferdsel

Ferdselen inngår som del av stedlige kvaliteter og byrom, slik at det er **trivelig og trygt å ferdes** til fots, med sykkel og til/fra holdeplass samtidig som at **bylogistikk skal ivaretas**

Trafikksikkerhetsplanen følger opp kommunens [transport- og mobilitetsstrategi](#) som ble vedtatt sammen med kommuneplanens arealdel i juni 2023.

Organisering

Trafikksikkerhetsarbeidet i Stavanger kommune er forankret hos kommunedirektøren, og alle som jobber i Stavanger kommune har ansvar for å tenke på trafikksikkerhet i sitt arbeid. Det gjelder alle deler av kommunen.

Trafikksikkerhetsplanen.

Ansvar for utarbeidelse og oppfølging av trafikksikkerhetsplanen er lagt til veg og trafikksesjonen under idrett og utemiljø.

Planen har mange ulike tiltak og det er avgjørende for at planen skal være et verktøy for å nå målene at alle tar ansvar gjennom å gjøre seg kjent med planen, og sørger for at de tiltak i planen som omfatter dem blir gjennomført.

Tiltakene i trafikksikkerhetsplanen vil kun omfatte kommunale veier.

Veinett og ansvar

I Norge består veinettet av flere typer veier; riksveier, europaveier, fylkesveier, kommunale veier og private veier. Ansvar for forvaltningen av disse veiene deles mellom flere institusjoner.

Statens vegvesen har ansvaret for riks- og europaveier, fylkeskommunen har fylkesveier, mens kommunen har ansvaret for kommunale veier.

Samarbeid

Trafikksikkerhetsplanen er et tverrfaglig samarbeidsprosjekt.

Kommunen:

By- og samfunnsplanlegging

Oppvekst og utdanning

Helse og velferd

Bymiljø og utbygging

Andre:

Politi

Rogaland fylkeskommune

Statens vegvesen

Trygg trafikk



Føringer

Det er mange som jobber med trafikksikkerhet på mange nivå både i offentlig og privat sektor. For å få best mulig resultat er det viktig at vi jobber sammen, og har noen felles føringer, visjoner og målsetninger.

Trafikksikkerhetsplanen bygger på følgende planer:

- [Stortingsmelding 40 Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organsiering](#) legger vekt på at arbeidet med å bedre trafikksikkerheten fortsatt må ha prioritet, med nullvisjonen som et av hovedmålene for transportpolitikken. Meldingen viser til at mange av de enkle og mest effektive trafikksikkerhetstiltakene allerede er tatt i bruk, og at det må samarbeides mer på tvers dersom ulykkestallene skal reduseres ytterligere.
- [Meld. St. 14 Nasjonal transportplan 2025-2036](#) sier noe om hvordan utviklingen av transportsystemet nasjonalt skal skje de neste tolv årene. Planen viderefører regjeringen nullvisjonen og legger opp til maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, hvorav maks 50 drepte. Ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050. “Det overordnede transportpolitiske målet i planen er “Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050”.
- [Nasjonal tiltaksplan](#) følger opp målene i Nasjonal transportplan, og legger opp til maksimalt 23 hardt skadde eller drepte trafikanter i Rogaland i 2030. Storbykommunene har bundet seg til å følge opp noen tiltak i planen.
- [Handlingsplanen for trafikksikkerheten i Rogaland \(pdf\)](#) Intensjonen med planen er at trafikksikkerhetsarbeidet som utføres i fylket, skal være med å bidra til å nå de nasjonale målene. Handlingsplanen handler først og fremst om ikke-fysiske tiltak. Ny plan vedtas høsten 2024.
- [Folkehelsemeldingen \(2022–2023\)](#) sier at trafikkuulykker er et betydelig folkehelseproblem. Trafikksikkerhet og forebygging av ulykker står nevnt i meldingen. Det er et nasjonalt mål at 80 prosent av alle barn og unge skal gå eller sykle til skolen. Dette målet kan folkehelsearbeidet bidra til å nå. Folkehelsearbeidet skal også bidra til at folk har tilgang til trygg transport.
- FNs bærekraftsmål
- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging
- Regionalplan for samferdsel for Rogaland (sekk akkurat hva den heter)
- Klima og miljøplanen
- Kommuneplanen



Utviklingstrekk

Færre trafikkskadder

I Stavanger kommune ser man en reduksjon i antall trafikkulykker samtidig som antall personer som blir drept eller hardt skadd i trafikken har en svak økning. Fra 2013-2018 var det 571 trafikkulykker i Stavanger, den tidligere perioden 2007-2012 hadde 743 ulykker. Dette utgjør en reduksjon på 172 ulykker eller 23%.

I perioden 2013-2018 ble 60 personer hardt skadd eller drept i trafikkulykker i Stavanger, tallene for perioden 2007-2009 var 57. I begge periodene har 11 personer blitt drept i trafikken, den lille økningen skyldes at det har vært flere personer som har blitt hardt skadd i den siste perioden. Disse tallene er hentet fra SSB og baseres på politirapporter.

Flere eldre

Stavanger kommune sitt innbyggertall vokser, kommunen har vokst med nye kommunedeler. Det er gruppen 80 år og eldre som vil ha sterkest vekst i årene fremover. Eldre er mer utsatt for ulykker, og alvorlighetsgraden øker med alder. For denne gruppen vil tiltak som gir et oversiktlig trafikkbilde og sammenhengende gang og sykkelnett og god drift og vedlikehold av gangtraseer være viktig for at de skal ferdes trykt og ikke falle. I 20

Utvikling hos barn

Færre barn har vært involvert i trafikkulykker, og 2019 var første gang ingen barn i Norge omkom i trafikken. Ungdom er en mer utsatt gruppe, men her også ser vi en positiv utvikling. Nasjonalt er skaderisikoen for unge bilførere nesten halvert de siste fem årene. Utviklingen har snudd de to siste årene. I 2022 omkom 2 barn under 16 år og i 2023 var det 7 barn.

Mange barn blir kjørt til skolen i dag, og vi har en nasjonal og lokal målsetning om at 80% av barn og unge skal gå eller sykle til skolen. Utbedring av skoleveien, hjertesoner og opplæringstiltak er noen av tiltakene kommunen jobber med.

Statistikken viser at veksten i befolkningen skjer i de mest sentrale delene av kommunen, dette gjelder også for den yngste delen av befolkningen. Det betyr at de sentrale områdene av kommune har hatt sterkest vekst av barnebefolkning.

Myke trafikanter mer utsatt

Ifølge beregninger fra Transportøkonomisk institutt (TØI) er risikoen for å bli drept eller hardt skadd per kilometer omtrent fem ganger høyere for fotgjengere og omtrent ti ganger høyere for syklister sammenlignet med bilførere.

Mikromobilitet

Mikromobilitet har hatt en enorm vekst i bybildet, de kan være et viktig bidrag til en mer bærekraftig transport med å få flere til å sette bilen hjemme, men kan være en utfordring for trafikksikkerheten og fremkommeligheten. Tall viser at ulykkesrisikoen for elsparkesyklister er omtrent 5-6 ganger så høy som for syklistene.

Satsningsområder

Vi prøver å tenke sikkerhet og folkehelse i alt vi gjør også i arbeidet med trafikksikkerhet. Trafikksikkerhet er på linje med all sikkerhet og folkehelse er av grunn tankene i Stavanger kommune prøver å ha med oss i alt vi arbeider med. I denne trafikksikkerhetsplanen har vi løftet opp noen områder som vi vil satse ekstra på i denne perioden.

Utbedre ulykkespunkt og strekninger

Stavanger kommune har få registrerte ulykkespunkter på kommunal vei. Dersom vi har ulykker på kommunal vei gjennomføres det tiltak for å bedre trafikksikkerheten umiddelbart dersom det er mulig. Vi jobber kontinuerlig med å identifisere tiltak gjennom inspeksjoner, prosjekterfaring, faglige analyser og innspill fra innbyggere. Tiltakene kan være ulike fra fartsdempende tiltak, utbedring av fotgjengerkryssinger, oppmerking, utbedring av sideterreng, rekkverk og fortau.

Kontinuerlig utvikling av **gatenormen** bidrar til at trafikksikkerhet ivaretas ved utforming av trafikkarealer og utomhusområder.

Sikre trygge skoleveier

Barn og ungdom er en stor og sårbar gruppe. Tiltak blir identifisert gjennom utredninger, innspill fra FAU og prosjekter som hjertesoner, kampanjer som Beintøft og innspill fra foreldre og kommunedelsutvalg.



Tilrettelegge for eldre og personer med funksjonsnedsettelse

Eldre er en voksende gruppe og risikoen for å bli drept er øker fra fylte 75 år. Eneulykker inngår ikke som en del av definisjonen trafikkulykker. Disse skjer likevel ofte i trafikkmiljøet hvor eldre er spesielt utsatt. Det vil være viktig å tilrettelegge for universell utforming for eldre og personer med fysiske funksjonsnedsettelse slik at det er mulig for dem å ferdes i et attraktivt og sikkert miljø.

Arealplanlegging

Arealplanlegging skal vise koblinger mellom arealbruk og ønsket samfunnsutvikling og bidra til en helhetlig og langsiktig forvaltning av kommunens arealer. For å jobbe målrettet med trafiksikkerhet vektlegges utforming for å redusere fart og øke føreroppmærksomheten på eksisterende veinett. Det er også avgjørende å jobbe målrettet med trafiksikkerhet i planleggingen av nye områder og bygninger.



Økonomi

Handlings- og økonomiplan

Kommunens handlings- og økonomiplan blir vedtatt av bystyret hver høst.

Planen sier noe om den økonomiske bevilgningen for de neste 4 årene.

For trafiksikkerhet er det i hovedsak gjennom bevilgninger til oppfølging av trafiksikkerhetsplanen, og gjennom drift og vedlikeholdsbudsjettet.

Investering

I HØP 2025-2028 ble det bevilget 15 millioner årlig til oppfølging av trafiksikkerhetsplanen for planperioden.

Drift

I driftsbudsjettet til kommunen blir også brukt til trafikksikkerhetstiltak som ordinære fartsdempende tiltak, oppmerking av gangfelt, annen type skilting, bilsperrer m.m. Holdningsskapende arbeid og midler brukt til dette dekkes av driftsbudsjettet.

Bymiljøpakken

Bymiljøpakken på Nord Jæren har et programområde som heter trafikksikkerhet. Stavanger kommune er en av samarbeidspartene i Bymiljøpakken, og får midler til flere fysiske trafikksikkerhets prosjekter. Bymiljøpakken har også en mobilitetspakke, som jobber med kampanjer og holdningsskapende arbeid. Stavanger kommune får gjennom mobilitetspakken midler til blant annet mobilitetsuken, leasing av el sykler og andre kampanjer som beintøft.

Tilskuddsordninger

Fylkets trafikksikkerhetsutvalg og Statens vegvesen har også ulike støtteordninger hvor Stavanger kommune søker om midler til ulike trafikksikkerhetstiltak.

Kunnskapsgrunnlag

Grunnlag

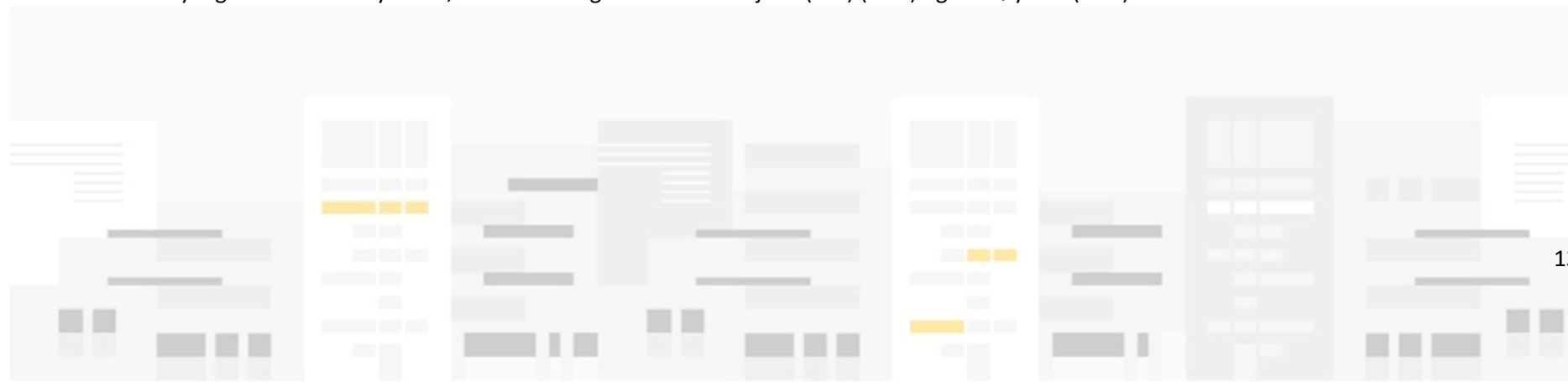
Kunnskapsgrunnlag om hvorfor vi arbeider slik vi gjør.

Statistikk

Alle dødsulykker i landet blir vurdert av Ulykkesanalysegruppene (UAG) til Statens Vegvesen. De studerer blant annet hvilke faktorer som er involvert i ulykkene. Det skilles mellom faktorer som medvirker til å forårsake ulykken og faktorer som påvirker skadegraden av ulykken.

Statens Vegvesens rapport fra 2022 viser at de vanligste medvirkende faktorene i dødsulykkene fra 2013-2022 er manglende førerdyktighet (47%), for høy fart (33%), ruspåvirkning (22%) og tretthet (14%). I tillegg til faktorer knyttet til trafikanten kan forhold tilknyttet veg, kjøretøy, vær og sikt være faktorer som medvirker til å forårsake ulykkene.

Når ulykken har skjedd er det flere faktorer som påvirker skadeomfanget. Rapporten fra 2018 viser at fra 2013-2022 så er manglende eller feil bruk av bilbelte en sannsynlig faktor i 39% ulykkene, feil eller manglende bruk av hjelm (MC) (11%) og for høy fart (33%).



	Antall omkomne under 25 år			
	2019	2020	2021	2022
Omkomne trafikanter under 25	19	21	22	22
Andel av antall drepte	18%	23%	28%	19%

	Antall omkomne over 70 år			
	2019	2020	2021	2022
Omkomne trafikanter over 75 år	25	17	15	30
Andel av antall drepte	23%	18%	19%	29%

Resultatene viser at dersom alle fulgte fartsgrensen, kjørte uten ruspåvirkning og brukte nødvendig sikkerhetsutstyr kunne antallet drepte i trafikken vært sterkt redusert. Å redusere risikoatferden blant trafikanter er derfor en viktig del av kommunens og politiets trafikksikkerhetsarbeid.

Underrapportering

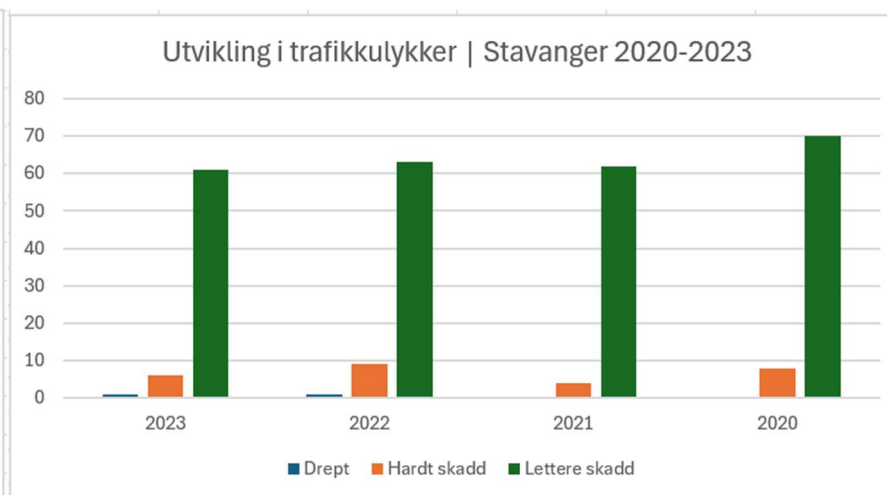
I tillegg til de registrerte trafikkulykkene forekommer det også et høyt antall trafikkrelaterte skader som ikke registreres. De inngår derfor ikke i den offisielle ulykkesstatistikken, fordi de ikke blir rapportert til politiet. Dette gjelder spesielt for ulykker på sykkel og til fots, der ingen andre er involvert (eneulykker).

Offisielle ulykkestall viser til at andelen hardt skadde ligger på ca. 600 mens de reelle tallene er beregnet å ligge på mellom 1500 og 2000. For å få en bedre oversikt av skadde i veitrafikken skal det legges til rette for at data fra helsevesenet skal kunne benyttes i trafikksikkerhetsarbeidet. Dette vil bli gjort gjennom Fyrtårnprosjektet - registrering av skader, analyser og bruk, som er et samarbeidsprosjekt mellom Samferdselsdepartementet og Helse- og omsorgsdepartementet. Helsedirektoratet og Statens vegvesen vil være viktige bidragsytere i prosjektet. Det vil bli hentet inn data fra ti sykehus og syv kommunale legevakter. Stavanger kommune er foreløpig ikke en del av dette.

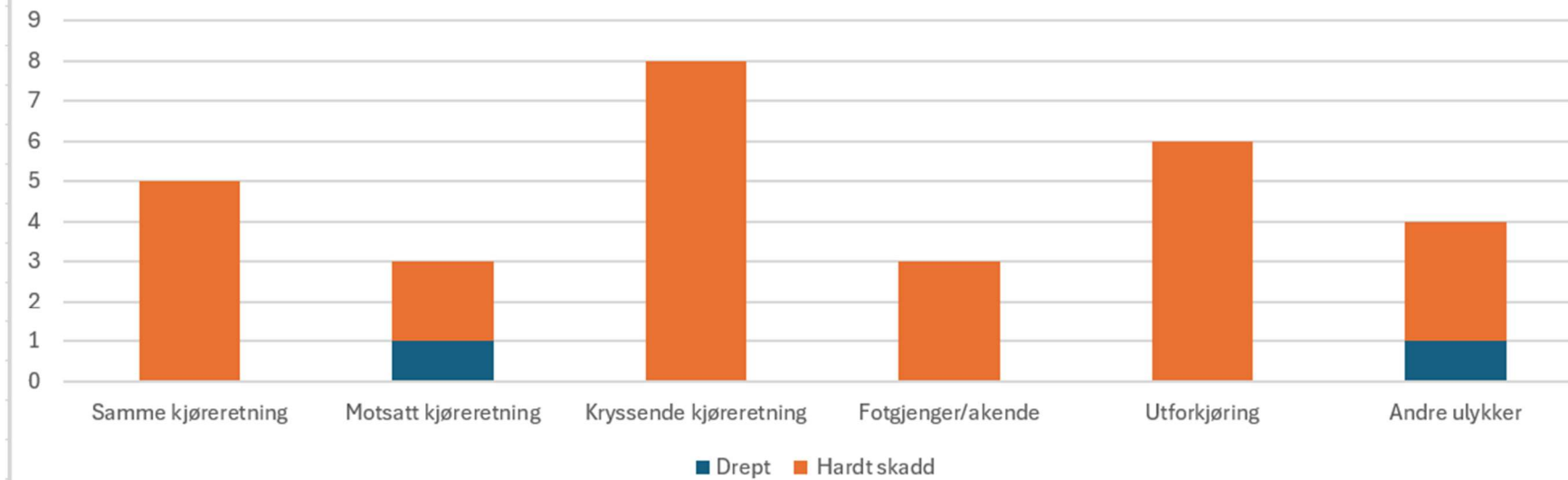
Kostnader

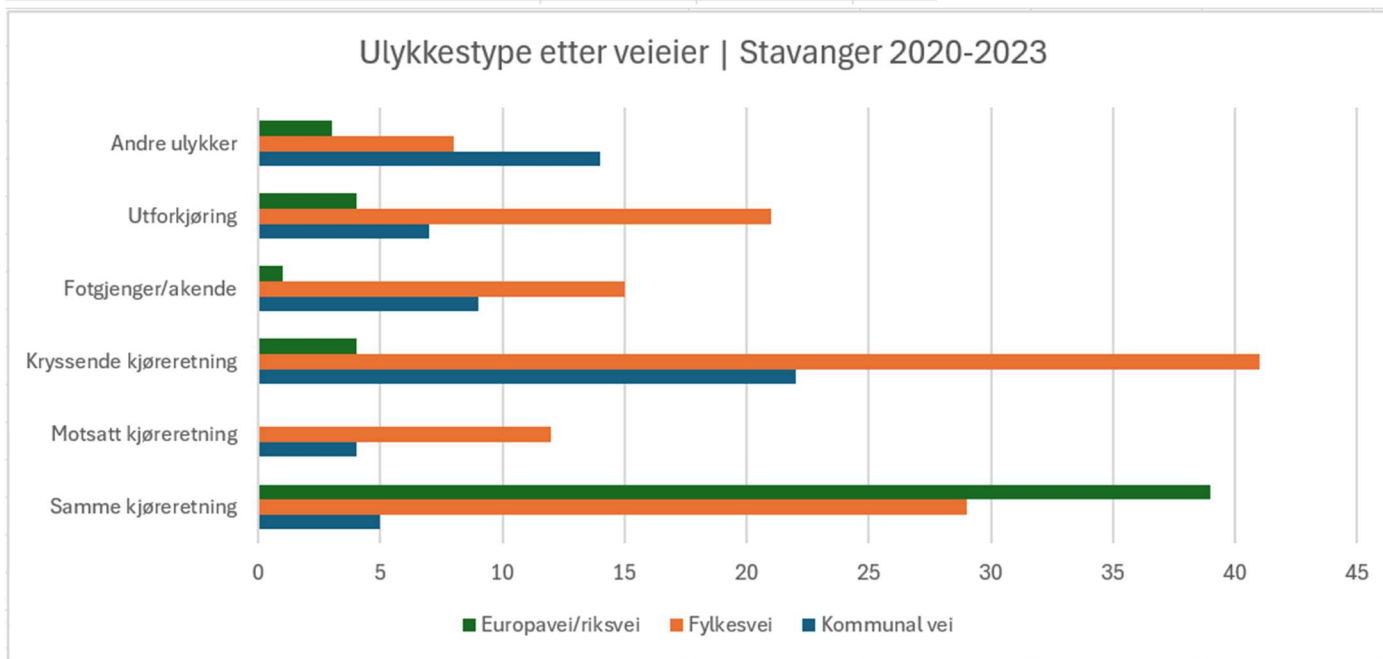
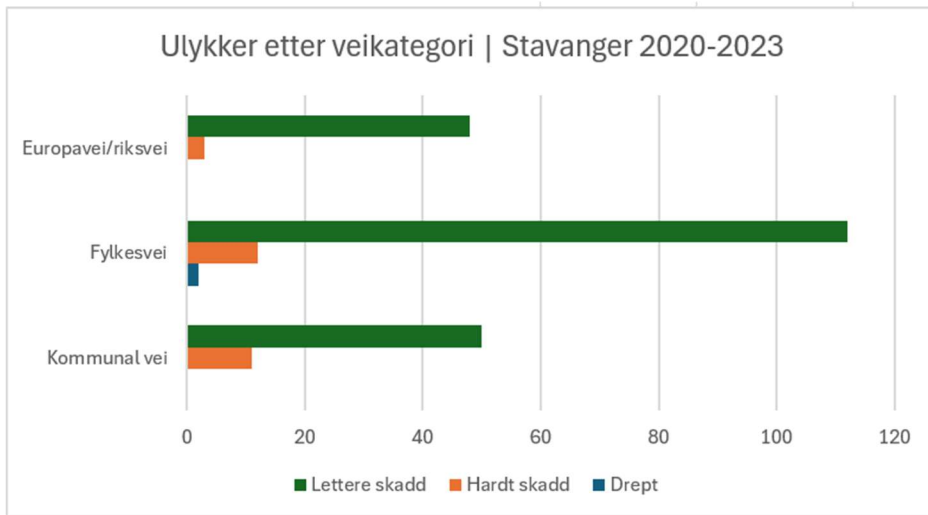
Ulykker og skader i trafikken påfører menneskene som rammes store lidelser, og påfører samfunnet store kostnader. Fra statistikken for forsikringsutbetalinger kan vi anslå at veitrafikkulykkene i Norge i 2020 kostet samfunnet om lag 10 mrd. kr i materielle skader. Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025 viser til at hver drept person har en kostnad på 32,2 mill. og 11.7 mill. for en hardt skadd og 774 000 for en lett skadd. Helse- og omsorgstjenestene i kommunene må ta mye av regningen. Det lønner seg derfor å forebygge.

Ulykkesstatistikk



Drepte eller hardt skadde i ulike trafikkulykker | Stavanger 2020-2023





Trafikksikkerhetsarbeid

Kommuneplanen

Kommuneplanen er et av våre viktigste styringsverktøy for trafikksikkerhet. Dette er et sektorgripende fagfelt hvor både kunnskap, holdninger, fysiske tiltak, drift og vedlikehold er viktige faktorer for å redusere antall trafikkulykker. Det er derfor viktig at fagfeltet er godt forankret i alle deler av organisasjonen. Som del av kommuneplanen ble det for denne perioden laget en transport og mobilitetsplan. Den har et eget kapittel om trafikksikkerhet, men har også fagfeltet inn under andre fagområder. Tabellen nedenfor viser hvordan kommunen vil bidra til å nå Nullvisjonen.

Trafikksikkerhet – Slik skal vi nå nullvisjonen

Hovedmål:

Trafikksikkerhetsarbeidet skal bidra til å oppnå nullvisjonen samtidig som den skal gjøre trygghet til en faktor som gjør det mer attraktivt og enklere å gå å sykle.

Hva skal vi oppnå?

- Flere skal gå og sykle i tråd med gå- og sykkelstrategien
- Det skal bli færre alvorlige ulykker
- Styrke trafikksikkerheten for utsatte grupper

Hvordan skal vi få det til?

- ✓ Trafikksikre lokalmiljø: Trafikksikker kommune (vedtatt), videreutvikle hjertesoner ved alle skolene i kommunen og ved steder der mange barn ferdes, tiltak for gående og syklende skal prioriteres, fortrinnsvis i separerte anlegg.
- ✓ Trafikksikkerhet i byen: Prioritere fremkommelighet og trygghet for gående og syklene. Varelevering skal ta hensyn til gående og syklene gjennom utforming og samordning. Snuareal skal skje på eget areal. Elektriske sparkesykler reguleres slik at de blir et trafikksikkert tilbud.
- ✓ Trafikksikkerhet utenfor byen: Risikoen for utforkjøring og møteulykker skal reduseres ved å skille ned fartsnivået og etablere infrastruktur som autovern. Fremkommelighet og trygghet for gående og syklende skal prioriteres.

Hentet fra: Transport og mobilitetsstrategien.

Hekker og vegetasjon

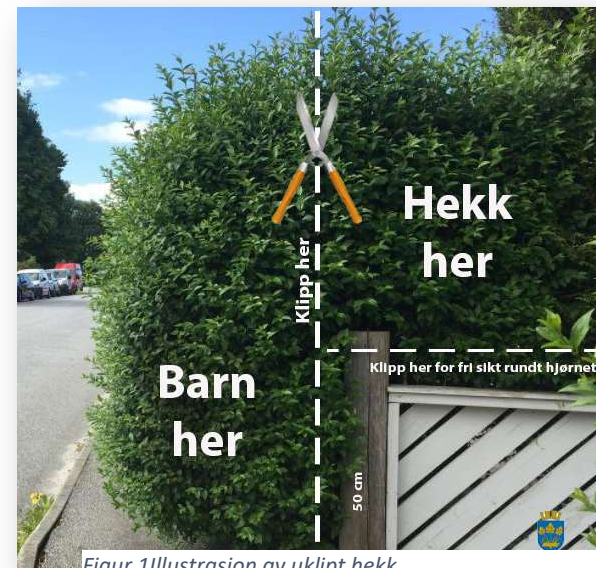
Tre av ti dødsulykker på sykkel skyldes dårlig sikt. Ofte er det hekk, busker og vegetasjon som hindrer oversikt. En viktig forutsetning for en trygg ferdsel i trafikken er at trafikantene har fri sikt og blir sett. Om våren og sommeren når vegetasjonen vokser raskt og ungene ferdes til og fra skolen, er høy og bred vegetasjon en utfordring for trafikksikkerheten. Den reduserer sikten til trafikantene, gjemmer trafikkskilt, hindrer fri ferdsel på fortau og presser myke trafikanter ut i veibanen.

Stavanger kommune er ansvarlige for drift og vedlikehold av de kommunale veiene. Dette inkluderer et ansvar for god sikt og trygg ferdsel. Men kommunens handlingsrom er begrenset når trafikkfarlig vegetasjon i veikryss og ved utkjørsler vokser på privat eiendom.

Det er grunneier som er ansvarlig for at vegetasjonen på egen eiendommen ikke skaper trafikkfarlige situasjoner. Stavanger kommune har ansvar for å se til at grunneierne faktisk holder vegetasjonen på egen eiendom (jf. naboloven), og så lav at det er fri sikt ved utkjørsler og kryss (jf. veglova).

Å følge opp vedlikehold av vegetasjon er arbeidskrevende. Kommunen er derfor helt avhengige av innbyggernes innsats for å sikre at kommunale veier har god sikt og er trafikksikre for alle som ferdes.

Reglene for trafikksikker vegetasjon er tilgjengelig på www.stavanger.kommune.no/hekk



Figur 1 Illustrasjon av uklipt hekk

Belysning

Gangfelt skal belyses etter ett av de to prinsippene, intensivbelysning eller forsterket belysning. Dårlig belyste gangfelt har meget høy ulykkesrisiko og vurderes derfor individuelt med hensyn til valg av belysningsløsning.

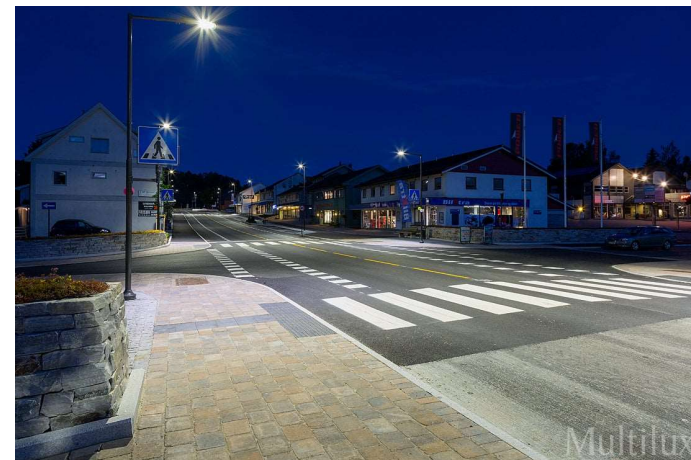
Det å etablere forsterket belysning eller intensivbelysning bidrar til at det blir tryggere å krysse gangfelt.

Forsterket belysning benyttes der hvor intensivbelysning ikke er godt egnet, f.eks. i sentrumsområder hvor gangfeltene ligger tett, hvor fotgjengerne krysser «over alt» eller kryssene har kompliserte trafikkforhold med blandet trafikk.

Intensivbelysning er hovedprinsippet for belysning av gangfelt for veg- og gatestrekninger hvor veg-/gatelyset er det dominerende bidraget til belysning.

Det blir for hvert gangfelt sett på en helhetlig plan for området for å få den mest egnede løsningen. Dette fordi intensivbelysning ikke er så godt egnet der mange fotgjengere krysser utenfor gangfeltet, fordi området «bak» gangfeltet (i begge kjøreretninger) kan bli relativt mørkt. Intensivbelysning er heller ikke så godt egnet i sentrumsgater med mange gangfelt ved kryss og det kan bli vanskelig å plassere mastene riktig. I slike tilfeller kan det være bedre å ha forsterket belysning i hele krysset/området.

I Stavanger kommune setter vi av midler hvert år til å etablere belysning av gangfelt. Innkomne søknader for belysning av gangfelt behandler kontinuerlig gjennom hele året. Områdene rundt skoler og barnehager har høyeste prioritet.



Gangfelt

Gangfelt etableres i første rekke som et tiltak for å bedre fremkommeligheten for fotgjengere og ikke som et trafiksikkerhetstiltak.

Stavanger kommune mottar hvert år mange søknader om etablering av gangfelt. I den faglige vurderingen ved etablering av gangfelt benyttes [Statens vegvesens håndbok N100](#). Antall kjøretøy og antall kryssinger på det aktuelle stedet for et gangfelt er avgjørende for behovet om å etablere gangfeltet.



El-sparkesykler

Den økte utbredelsen av elsparkesykler de siste årene har ført til mange ulykker og ulemper for andre trafikanter. Regelverket har i Norge blitt strammet inn flere ganger mellom 2021 og 2023. Her er gjeldende [trafikkregler for elsparkesykler](#).

Ulykkesrisikoen for elsparkesyklister er omtrent 5-6 ganger så høy som for syklistene. De fleste ulykker er eneulykker (ca. 90%). Typiske ulykker er fall etter kontakt med kantstein eller hull i veien. Fotgjengere er ofte redde for konflikter og ulykker med elsparkesykler på fortauet. Fremkommeligheten kan være redusert og fotgjengere kan snuble over parkerte elsparkesykler. En norsk studie viser at mange eldre fotgjengere unngår visse områder av frykt for elsparkesykler (Sentio, 2020). Personer med nedsatt syn er også spesielt utsatt. (TØI)

Stavanger kommune arbeider ut fra [lokal forskrift](#) med tiltak for å sikre fremkommelige og trygge offentlige rom, effektiv forvaltning, klimavennlige løsninger og et godt miljø og lokalmiljø.

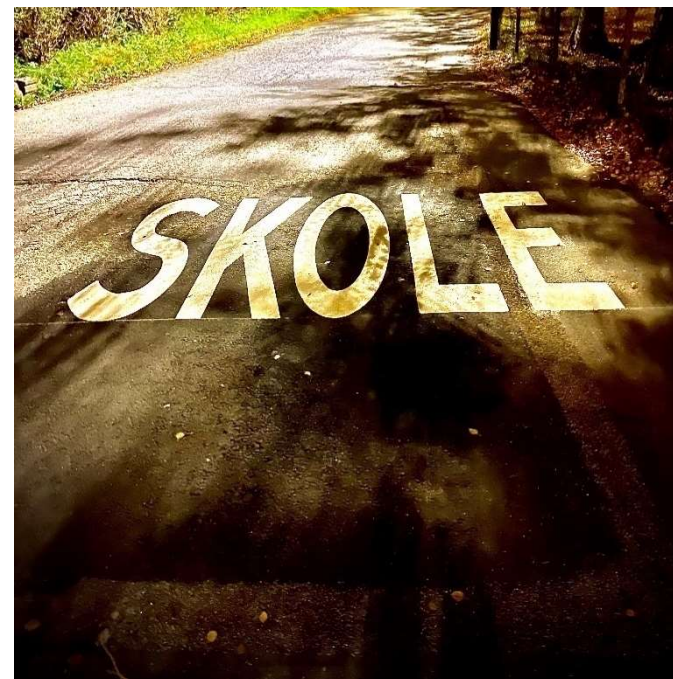
Kommunen skal:

- Opprette parkeringsforbud i indre sentrum med dedikerte plasser for elsparkesykler
- Opprette saktesoner med tilpasset fart (f.eks. gågater)
- Utbedre ujevn veien rapportert via VOF
- Fortsette samarbeidet med utleieselskaper for å sikre kvaliteten og sikkerheten til tredjepersoner og fører av kjøretøyet



Hjertesoner

Stavanger kommunestyre vedtok i desember 2019 at vi skal arbeide for å innføre Hjertesoner ved skolene i Stavanger. [Hjertesone](#), et konsept i regi av Trygg Trafikk, handler om å redusere trafikken rundt skolene for å forebygge farlige trafikksituasjoner. Det etableres steder utenfor hjertesonene, der barna blir sluppet av og hentet (droppsoner). Barna må dermed gå litt mer for å komme seg til og fra skolen. Dette er positivt for folkehelsa og trafikksikkerheten, men har i andre kommuner vist seg å være noe utfordrende å få foresatte med på. Vellykkede Hjertesoner avhenger av at foresatte er positive til å ikke kjøre barna helt til skolen og at skolen og foreldregrupper legger ned betydelig innsats i kampanjen lokalt.



Trafikksikker kommune

Stavanger kommune ble høsten 2022 godkjent som [Trafikksikker kommune](#). Dette er en godkjenning som viser at kommunen jobber systematisk og helhetlig med trafikksikkerhet på tvers av sektorene i kommunen. Alle deler av kommunen som jobber med trafikksikkerhet har dokumentert det arbeidet som gjennomføres kontinuerlig innenfor sitt fagfelt. Dette gjelder for skoler, barnehager, helsestasjoner, teknisk avdeling, arealplanlegging, kommunelegen og bred forankring av trafikksikkerhet HMS arbeidet og Arbeidsmiljøutvalgene. Mye av arbeidet omhandler opplæring og holdningsskapende arbeid.

Arbeidsvarsling

Arbeidet som utføres på eller langs vei skal utføres på en trygg og sikker måte for de som utfører arbeidet og for trafikantene som passerer området. Hensikten er å beskytte arbeidere og redusere risiko for å bli utsatt for ulykker. Trafikken skal ledes trygt forbi arbeidsområdet for å unngå farlige situasjoner. Gi tidlig, god og nødvendig informasjon til trafikantene om det endrede kjøremønsteret slik at alle kan ferdes trygt ved eller i nærheten av arbeidsområdet.

Del 2 Handlingsplan med tiltak

Vi har delt handlingsdelen av trafikksikkerhetsplanen inni tre deler,

Del 1 Holdningsskapende tiltakene som er en viktig del av trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen.

Del 2 Fysiske tiltakene på vegnettet som fortau, belysning, gang og sykkelvei.

Del 3 Oppfølging av nasjonal tiltaksplan

Handlingsplan del 1 – Holdningsskapende tiltak

Holdningsskapende tiltak	
Prosjekt	Beskrivelse
Beintøft	Kampanje for å få flere til og sykle og gå på skolen.
Mobilitetsuken	Europeisk kampanje der det blir satt fokus på myketrafikanter i en uke. Det blir gjort ulike tiltak, kampanjer og stunt for å fremme gåing, sykling og kollektiv transport.
Sykle til jobben kampanje	Kampanje for ansatte for å fremme sykling til jobb.
HjemJobbHjem	HjemJobbHjem er et tilbud gjennom Kolumbus som Stavanger kommune er med på. Gjennom HjemJobbHjem får ansatte billigere kollektivbillett, tilbud om ulike foredrag og kampanjer.
Refleksdagen	Deler ut reflekser på den årlige refleksdagen. Opplyser om viktigheten av å bruke refleks for å være synlig i trafikkbildet.
Hjertesoner	Samarbeidsprosjekt med skoler for å bedre trafikksikkerheten til skolebarn, både fysiske og holdningsskapende tiltak.
Leasing av el sykler	Tilbud for alle ansatte om å lease el sykler for å fremme sykling.
Kommunale retningslinjer for ferdsel i trafikken	Det er laget retningslinjer for hvordan ansatte i Stavanger kommune skal oppføre seg i trafikken i forbindelse med jobb. Det vil bli lagt vekt på å kommunisere disse ut til ansatte i løpet av planperioden.
Barnetråkk	Lar elever registrere og kartfeste hvordan de ferdes og bruker sitt nærmiljø.
Trafikksikker kommune	Skoler, barnehager og helsestasjoner har dokumentert og utarbeidet rutiner for hvordan de gjennomfører opplæring knyttet til trafikksikkerhet.

Handlingsplan del 2 –fysiske tiltak




For å bedre trafikksikkerheten i Stavanger kommune har vi mange prosjekter som er ny eller oppgradering av infrastruktur. Dette kan være bygging av fortau, gang og sykkel vei ny eller forsterket belysning, ombygging av kysse for å gjøre de mer lesbare. Listen er ikke i prioritert rekkefølge, og det er basert på den økonomien som er i dag både på kostander på prosjekter og hvilke midler vi har tilgjengelig.




Medvirkningsprosessen




Som del av trafikksikkerhetsplanen ble det kjørt en omfattende medvirkningsprosess. Det kom inn mange innspill på prosjekter. Stavanger kommune har kategorisert alle innspill etter veieier og type tiltak. Alle tiltak på kommunalvei er vurdert i henhold til ulike kriterier.



Fysiske tiltak


Fysiske tiltak på kommunal vei i perioden 2025-2028			
Prosjekt	Vurdering	Beskrivelse av tiltak	Kart
Boktrykker Dreyers gate Storhaug	Krysset Emmausveien/ Boktrykker Dreyers gate er et utflytende kryss som mangler fortau og belysning på deler i deler av krysset. Skolevei Mange myketrafikanter	Fortau Strukturering av kryss Belysning	
Erfjord gata Storhaug	Erfjordgata har i dag smale fortau og deler har ikke fortau. Myke trafikanter, skolevei.	Fortau i Erfjordgata fra krysset Nylindsgata til Taugata. På deler av strekket blir det tosidig fortau. Etablering av blågrønne løsninger.	

<p>Høgeveien Tasta</p>	<p>Skolevei til Tasta skole og idrettshall. Deler av gata som er en samlevei mangler fortau. Denne oppgraderes samtidig som Vann og Avløp skal oppgradere infrastrukturen.</p>	<p>Etablere nytt fortau sør i gaten ned mot Neptunveien.</p>	
<p>Bennetters gate Tasta/ Byhaugen</p>	<p>Dette er en skolevei, Ustrukturert parkering for bil sykkel og sparkesykkel. Mangler fortau. Behov for bedre belysning.</p>	<p>Strukturere parkeing av bil sparkesykkel og elsparkesykkel. Det etableres fortau på østsiden av gaten. Etablering av belysning.</p>	
<p>Gauselvågen del 2 Gausel</p>	<p>Boliggate med mye sykkel og gangtrafikk. Til tider veldig høy fart på syklister, mangler fortau.</p>	<p>Etablere fortau fra Teglverksbakken til Gauselkneiken.</p>	

<p>Fritjolf Nansensvei/Mygeveien Hillevåg</p>	<p>Behov for bedre tilbud for gående og syklende.</p>	<p>Etablere løsning for gående og syklende.</p>	
<p>Nålestien Hinna</p>	<p>Utfordringer med sikt i kryss.</p>	<p>Etablere et lite fortau i krysset Nålstien/Gamleveien for å utbedre sikt.</p>	
<p>Falcksgate Våland</p>	<p>Viktig forbindelse mellom eksisterende sykehus og bussveien/togstasjon. Mangler fortausløsning, bratt bakke med dårlig sikt.</p>	<p>Etablere fortau i deler av Høylandsgata og hele Falcksgate.</p>	



<p>Solliveien Hinna</p>	<p>Samlegate med mye trafikk, både bil, gående og syklende. Mye parkerte biler på begge sider av vegen.</p>	<p>Etablering av fortau og strukturert parkering.</p>	
<p>Henrik Ibsens gate Tjensvoll</p>	<p>Adkomst til boliger, og adkomst til Brustadbua. Ustrukturert parkering, dårlig løsning for syklende og gående.</p>	<p>Nytt fortau og utbedre avkjørsel inn til parkeringsplass ved Brustadbua.</p>	
<p>Rygjabøveien Finnøy</p>	<p>Skolevei, etablert fortau i deler av strekket. Ønsker å fullføre fortauet opp mot skole og barnehage.</p>	<p>Etablere fortau i nordre del av strekket.</p>	

<p>Steinsøyveien mur Hundvåg</p>	<p>Behov for å etablere kjøresterkt rekkverk langs kommunal vei ned mot boliger grunnet bratt fjellvegg.</p>	<p>Etablere kjøresterkt rekkverk.</p>	
<p>Nedre Lyngnesveien</p>	<p>Skolevei med behov for bedre sikt. Lekeplass like i nærheten.</p>	<p>Etablere fortau.</p>	

Lundarvågvegen	Kommunal bru med lav støpemur.	Etablere rekkverk på konstruksjonen.	
----------------	--------------------------------	--------------------------------------	---

Prosjekter på fylkesvei

Vi har i prosess fått inn flere prosjekter som er på fylkesveg. Vi har sendt alle innspill som er på fylkesveg over til fylket. Under har vi laget en liste med de prosjektene hvor det kan være aktuelt å søke om midler fra fylket gjennom en fylkeskommunal tilskuddsordning. Det vil si at disse prosjektene kun blir gjennomført hvis vi får midler gjennom fylkeskommunale tilskuddsordning. Når Rogaland fylkeskommune rullerer sin Handlingsplan for samferdsel melder kommunen inn behov for utbedring på fylkesveinettet. Stavanger kommune har kontinuerlig dialog med Rogaland fylkeskommune og melder fra dersom det er behov for hastetiltak på fylkeskommunalt veinett.

Fylkesvei		
Prosjekt	Beskrivelse av tiltak	Kart
Fåhadlet Finnøy	Etablering av gangfelt over fylkesveien.	
Daleveien Rennesøy	Tilbud for gående og syklende.	

<p>Fåhagen Finnøy</p>	<p>Etablere fortau fra Fåhagen og opp til Finnøyvegen. Etablere opphøyd gangfelt med forsterket belysning.</p>	
----------------------------------	--	---

Handlingsplan del 3 – Oppfølging av nasjonal tiltaksplan

Vi har gjennom et samarbeid med de andre storkommunene forpliktet oss til å bidra til oppfølging av nasjonal tiltaksplan.

Vi har i dette arbeidet lagt det opp etter nasjonal tiltaksplan, og satt opp hva som er målene i planen, og hvilke tiltak vi i Stavanger kommune skal bidra med under hvert delområde.

Risikoatferd

For å oppnå nullvisjonen forutsettes det at trafikanter tar ansvar for egen atferd ved å være aktsomme og unngå beviste regelbrudd i trafikken.

Fart

Nasjonalt har det vært en jevn positiv utvikling fra 45,6 prosent overholdelse i 2006 til 62,1 prosent overholdelse i 2019. Resultatene for 2020 og 2021 viser at trenden har snudd.

Nasjonalt mål:

Innen 2026 skal 72 prosent av kjøretøyene overholde fartsgrensen.

Kommunale tiltak:

- Kommunen har utarbeidet retningslinjer for ferdsel i trafikken for ansatte og skal forankre disse i alle tjenesteområdene. Det er et eget kapittel i retningslinjene som handler om viktighetene av å overholde fartsgrenser.
- Kommunen måler farten på kommunal vei og kontakter politiet om strekninger med høy fart.
- Kommunen setter ned fartsgrensen på kommunal vei ved behov. Gjelder det fylkesvei eller riksvei tar vi kontakt med veieier.

Rus

Hver dag er det 140 000 førere som kjører i ruspåvirket tilstand. Resultatene fra Statens vegvesen sin ulykkesanalysegruppe (UAG) viser at kjøring i ruspåvirket tilstand var en sannsynlig medvirkende faktor i 25 prosent av dødsulykkene i perioden 2017-2020.

Nasjonalt mål:

Innen 2026 skal maksimalt:

- 0,1 prosent av trafikkarbeidet utføres under påvirkning av alkohol over 0,2 promille.
- 0,4 prosent av trafikkarbeidet utføres under påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen.

Kommunale tiltak:

- Gjennom retningslinjer for ferdsel i trafikken skal kommunen arbeide aktivt for å forhindre at ansatte er påvirket av rusmidler i tjenesten.
- Kommunen vil vurdere muligheten for å installere alkoholås på kommunale kjøretøy.

Beltebruk og riktig sikring av barn

Ca. en tredjedel av de som omkommer i bil bruker ikke bilbelte eller bruker det feil.

Nasjonalt mål:

Innen 2026 skal:

- 98,5 prosent av alle førere og forsetepassasjerer i lette biler bruke bilbelte.
- 95 prosent av alle førere i tunge godsbiler bruke bilbelte.
- 75 prosent av alle barn i alderen 1-3 år være sikret bakovervendt når de sitter i bil.
- 85 prosent av alle barn i alderen 1-8 år være riktig sikret i bil.

Kommunale tiltak:

- Kommunen har i retningslinjene for tjenestereiser, en forventning om at alle kommunalt ansatte bruker bilbelte ved transport i tjeneste, der bilbelte finnes.
- Helsestasjonene informerer foresatte om riktig sikring av barn i bil.

Uoppmerksomhet

Uoppmerksomhet er medvirkende årsak i 1 av 3 ulykker. Mobilbruk og skjerm i bil er noe av det som bidrar til at vi ofte er uoppmerksomme i bilen. Det er fire ulike former for uoppmerksomhet; visuell- se bort ifra veien, fysisk- ta hendene fra rattet, ha tankene på et annet sted eller lyd som forstyrrer oss. Jo flere av sansene som brukes samtidig jo høyere er risikoen for at en ulykke kan oppstå.

Nasjonalt mål:

- I planperioden 2022-2025 vil aktørene fortsette og videreutvikle arbeidet for å få ned antall ulykker som skyldes uoppmerksomhet på grunn av distraksjon

Kommunale tiltak:

- Kommunens retningslinjer for ferdsel i trafikken sier noe om bruk av kommunikasjonsutstyr i bil oppfordrer ansatte til å unngå å ringe ut når kjøreturen har startet. Dette for å unngå at oppmerksomheten trekkes bort fra veibanen.
- Ansatte skal alltid bruke håndfritt kommunikasjonsutstyr når mobil brukes i bil.
- Trafikksikkerhet skal være et årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU)

Befolkningsgrupper

Barn (0-4 år)

Det systematiske arbeidet med å redusere trafikkulykker har gitt gode resultater for barn. I 1969 ble 103 barn drept i trafikkulykker. I 2019 døde ingen barn i veitrafikken for første gang. I 2020 døde to barn, og i 2021 døde tre barn, noe som viser at arbeidet krever kontinuerlig innsats. Mange barn blir fortsatt hardt skadet i trafikken. Mellom 2017 og 2020 ble i gjennomsnitt 19 barn alvorlig skadet hvert år i ulykker rapportert til politiet, men det faktiske tallet er høyere siden ikke alle ulykker blir registrert.

Nasjonalt mål:

I planperioden 2022-2025 skal det være minst to år uten omkomne barn i trafikken i alderen 0-14 år.

I samme periode skal det i gjennomsnitt ikke være mer enn 15 drepte og hardt skadde barn per år.

Kommunale tiltak:

- Barnehager og skoler skal i samarbeid med foresatte oppfylle kriteriene som ligger til godkjenningsordningen [Trafikksikker kommune](#).
- Kommunen kartlegger særlig farlige skoleveier
- Kommunen skal arbeide for trafikksikre soner rundt skolene (Hjertesoner)
- Kommunen skal begrense muligheten for å kjøre inn på skoleområder.
- Kommunen skal legge til rette for at flere kan gå eller sykle til skolen.
- Skolene skal sørge for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i Kunnskapsløftet.

Eldre trafikanter

Risikoen for å bli drept eller alvorlig skadd øker betydelig for trafikanter fra fylte 75 år, både som bilførere og fotgjengere. Den økte risikoen skyldes flere faktorer. Aldring svekker viktige ferdigheter som konsentrasjon, observasjon og informasjonsbehandling, som er essensielle i trafikken. I tillegg tåler eldre mennesker de fysiske påkjenningene ved ulykker dårligere enn yngre, noe som ofte fører til mer alvorlige utfall ved ulykker som involverer eldre personer.

I planperioden skal innsatsen gi følgende måloppnåelse:

Nasjonalt mål:

- I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for:
- Bilførere i aldersgruppen 75+ å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018-2019 (per kjørte kilometer)
- Fotgjengere i aldersgruppen 75+ å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per gåkm).

Kommunale tiltak:

- Kommunen skal legge til grunn universell utforming ved fysiske utforming av veier og gangfelt. Dette er spesielt viktig for å fremme gåing blant eldre.

Trafikantgrupper/kjøretøygrupper

Gående og syklende

Ifølge beregninger fra Transportøkonomisk institutt (TØI) er risikoen for å bli drept eller hardt skadd per kilometer omtrent fem ganger høyere for fotgjengere og omtrent ti ganger høyere for syklister sammenlignet med bilførere.

Nasjonalt mål:

I planperioden skal gjennomsnittlig risiko for:

Fotgjengere å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018-2019 (per gåkm)

Syklister å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per sykkelkm)

Innen 2026 skal:

75 prosent av syklistene bruke sykkelhjelme.

53 prosent av fotgjengerne bruke refleks på belyst vei i mørket.

Kommunale tiltak:

- Helsestasjoner, barnehager og skoler skal informere om betydningen av at syklister og fotgjengere bruker personlig verneutstyr i trafikken (sykkelhjelme, refleks).
- Drift og vedlikehold av gang og sykkelveier i henhold til strategien i kommuneplan.
- Etablering av sykkelstativ på skoler for å fremme sykling.
- Kommunen har et digitalt reguleringsverktøy hvor kommunen har mulighet til å avgrense bruken av sparkesyklene geografisk (geofencing), regulere fart og parkering.
- Etablering av nye fortau skal vere universelt utformet med en minimumsbredde på 2 meter.

Godstransport på vei

Det er mye godstrafikk på norske veier, ulykkesgraden når store kjøretøy er involvert er ofte større enn med mindre kjøretøy. Mye av vareleveringen til sentrum, og de største tettstedene foregår med store kjøretøy. Å sikre god vare leveransetore inn i gågater og inn på skoler er en viktig del av arbeidet med trafiksikkerhet.

Nasjonalt mål:

I 2026 skal minst 30 prosent av all godskjøring med tillatt totalvekt >3,5 tonn og minst 45 prosent av alle variable med tillatt totalvekt < 3,5 tonn hverken ha 2er feil eller 3er feil ved periodisk kjøretøykontroll.

Kommunale tiltak:

- Stavanger kommune etablerer en omlastningssentral i Paradis hvor ulike aktører har mulighet til å laste om varer fra store til mindre kjøretøy og lastesyker for videre levering i sentrum.

Drift og vedlikehold

Det har et økende søkelys på drift og vedlike hold de seneste årene. Norge har et stort etterslep på vedlikehold av vegnettet. Et dårlig vedlikeholdt og driftet vegnett kan gi en dårlig trafiksikkerhet.

Nasjonalt mål:

I planperioden 2022-2025 vil veieiere beholde og videreutvikle det daglige trafiksikkerhetsfokuset i kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold.

Kommunale tiltak:

- Midler til Asfaltering i HØP
- Årlig kartlegging av gangfelt, bussputer og vikelinjer for å sikre at oppmerking er i henhold til påkrevd standard.
- Vinterdrift
- ✓ Hoved sykkelruter være frostfrie innen kl. 06.00
- ✓ Feiing og rengjøring av veinettet
- ✓ Brøyting og strøing om vinteren.
- Kommunen deler ut refleks på refleksdagen.
- Etablere god belysning på gangfelt.