



Trafikksikkerhetsplan 2016-2025



Randaberg
kommune

TRAFIKKSIKKERHETSPLAN

2016 - 2025



Randaberg kommune

Vedtatt av Randaberg kommunestyre 22.06.2016

Innhold

Randaberg kommune.....	1
Vedtatt av Randaberg kommunestyre 22.06.2016	1
1. INNLEDNING	4
1.1. Forord	4
1.2. Bakgrunn	4
2. Trafikksikkerkommune.	4
2.1. Vedtaket om trafikksikkerkommune.	4
2.2. Barnetråkkregistrering	5
2.3. Trafikkulykker og samfunnsøkonomiske kostnader.....	6
2.4. Hva ligger i begrepet trafikksikkerhet?	6
3. Mål med trafikksikkerhetsarbeidet	7
3.1. Nasjonale mål for trafikksikkerhet	7
3.2. Mål og utfordringer for trafikksikkerhet i Rogaland	7
3.3. Randaberg kommunes mål for trafikksikkerhet	8
4. Organisering, metoder og grunnlagsdata	8
4.1 Organisering av og deltakelse i planarbeidet	8
4.2. Datainnsamling.....	9
4.3. Befolkning og skoler	9
4.4. Veinett og trafikk	9
4.5. Kollektivtrafikk og pendling	10
5. Gjennomgang av ulykker	11
5.1. Definisjonen på alvorlighetsgraden av skader.....	11
5.2. Antall drepte og skadde på landsbasis.....	12
5.2.1. Antall drepte per trafikantgruppe på landsbasis.....	12
5.2.2. Antall drepte fordelt på kjønn	13
5.2.3. Antall drepte per aldergruppe.....	13
5.2.4. Antall ulykker og drepte fordelt på fylker.....	13
5.3. Ulykkestall Randaberg 2010 - 2014.....	14
5.3.1. Antall ulykker fordelt på årstall.....	14
5.3.2. Uhellskategori - skadegrad.....	15
5.3.3. Antall ulykker fordelt måned	16

5.3.4. Antall ulykker fordelt på ukedag	16
5.3.5. Aldersgruppe - skadegrad	17
5.3.6. Veg - skadegrad.....	18
5.3.6. Kostnader trafikkulykker i Randaberg	19
5.3.7. Oppsummering av tallene.....	19
6. INNSPILL FRA PUBLIKUM	20
7. HANDLINGSPLAN	20
7.1. Beskrivelse av handlingsplanen	20
8. OPPFØLGING OG RULLERING.....	21

1. INNLEDNING

1.1. Forord

Fra og med 2001 krevdes det at alle kommuner som tildeles statlig støtte til planlegging og gjennomføring av trafikksikkerhetstiltak, skulle ha vist og prioritert tiltak i en vedtatt trafikksikkerhetsplan.

Randaberg kommune har hatt en trafikksikkerhetsplan siden 2001, og trafikksikkerhetsplan 2010 – 2020 bygger på planen fra 2001 samt revisjonen som ble gjennomført i 2005.

Både kommuneplanen for Randaberg, Rogaland Fylkeskommunes Fylkesdelplan for samferdsel og Nasjonal transportplan beskriver viktigheten av trafikksikkerhetsarbeid. Ingen drepte i trafikken er visjonen i dette arbeidet, og malene knytter seg til både reduksjon i antall ulykker, reduksjon i utrygghetsfølelse og gjennomføring av ikke-fysiske tiltak.

Oppfølging av handlingsplanens fremdrift, samt evaluering og rullering av trafikksikkerhetsplanen er viktig for å oppnå målene om trafikksikkerhet i kommuneplanen. Denne planen som nå foreligger er en revisjon av trafikksikkerhetsplanen for 2010 – 2020. I vedlegg 1 er det utarbeidet handlingsplan med prioritering av nye tiltak.

1.2. Bakgrunn

Den 27. februar 1996 ba Stortinget regjeringen stimulere flere kommuner til å utarbeide handlingsplaner for trafikksikkerhet, blant annet ved å stille krav om handlingsplaner som en forutsetning for å få midler til Aksjon Skolevei. I Norsk Veg- og Vegtrafikkplan (en sektorplan som nå er en del av Nasjonal transportplan), vedtatt våren 1997, ble det stilt krav om at kommunene må sette i gang arbeid med lokale trafikksikkerhets-/tiltaksplaner for å få tildelt trafikksikkerhetsmidler (tidl. Aksjon Skolevei-midler). Med hjemmel i disse vedtakene kreves det at søknad for tildeling av statlige trafikksikkerhetsmidler fra og med 2001 skal være begrunnet i en vedtatt trafikksikkerhetsplan. For søknad om trafikksikkerhetsmidler til år 2000 ble kommunene anbefalt å legge en trafikksikkerhetsplan til grunn for søknaden. Tilskuddene fra staten skal nyttes til å sikre barns skolevei gjennom fysiske tiltak på kommunale og fylkeskommunale veier. Tilskuddet fra staten dekker 60 % av kostnaden til tiltakene. De resterende 40 % må dekkes av kommunen eller fylkeskommunen.

2. Trafikksikkerkommune.

2.1. Vedtaket om trafikksikkerkommune.

Hovedutvalget for næring og kultur vedtok 03.12.2013:

«Randaberg kommune stiller seg positiv til invitasjon om å få status som «Trafikksikker kommune». Gjennomføring skjer i forbindelse med rullering av kommunens trafikksikkerhetsplan i 2014.»

Kommunen er i kontakt med Trygg Trafikk for å gjøre Randaberg til en trafikksikker kommune. Følgende krav stilles for å kunne bli trafikksikker kommune:

Organisatoriske tiltak:

- Kommunen har forankret ansvaret for kommunens trafikksikkerhetsarbeid hos ordfører og rådmann.
- Delansvar kan ligge hos den enkelte etatsleder.
- Kommunen har et eget utvalg med ansvar for trafikksikkerhet.
- Kommunen har Trafikksikkerhetsplan som er forankret i fylkets trafikksikkerhetsplan.
- Planen har rullerings- og rapporteringsrutiner.
- Planen ivaretar både holdningsskapende og fysisk tiltak.
- Kommunen har innarbeidet trafikksikkerhet i HMS/internkontrollsystemet.
- Kommunen har regler for reiser og transport i kommunens regi og ved kjøp av transporttjenester.

Plan og forvaltning:

- Alle planer som blir lagt frem for politikerne skal ha vurdert hensynet til trafikksikkerhet.
- Kommunens areal- og reguleringsplaner skal legges frem for barnas talsperson.

Helse- og omsorg:

- Kommunens folkehelsekoordinator deltar i det forebyggende trafikksikkerhetsarbeidet.
- Kommunen har oppdatert oversikt over trafikkulykker og trafikkuhell i kommunen.

Oppvekst, barnehage og skole:

- Kommunen sikrer at kriteriene for trafikksikre barnehager og skoler blir implementert og fulgt opp.

Teknisk og drift:

- Kommunen har utarbeidet en oversikt / prioriteringsliste over behovet for fysiske trafikksikkerhetstiltak.

Kultur og miljø:

- Kommunen påvirker lokale lag og foreninger til å ha regler for trafikksikkerhet i sin virksomhet.

2.2. Barnetråkkregistrering

Det ble i 2012 – 2013 gjennomført en barnetråkk undersøkelse, hvor en kartla hvilke veier barn bruker for å komme til og fra skolen. Barnetråkkregistrering er en metode for å kartfeste opplysninger om barn og unges bruk av steder. Prinsipper er at barna selv er ekspertene på sitt nærmiljø – og derfor selv gjør registreringene i kartet.

Formålet med registreringen er a) å kartlegge barn og unges bruk av nærområder, b) øke fokus på barn og unges rettigheter i arealplanlegging og c) sikre gode og varierte uteområder for barn og unge.

Registreringene har foregått ved at barna gruppevis har tegnet inn leke/oppholdsområder, skole/fritidsveier og farlige områder inn på kart. For hver gruppe har det vært en voksen som har nummerert områder og skrevet ned eventuelle kommentarer om det som ble tegnet inn. Registreringene er gjennomført slik:

Harestad skole: 9. februar 2012, 6. klasstrinn (tre klasser)

Goa skole: 1. mars 2013, 6. klasstrinn (to klasser)

Grødem skole: 22. mai 2013, 5. klasstrinn (to klasser)

Totalt har ca. 10 % av skolebarna vært med på registreringene. Siden utvalget som har deltatt er begrenset er oversikten ikke uttømmende, men den gir en god indikasjon på hvilke områder som er mest i bruk av barn og unge, og hvilke områder som oppleves som farlige. I denne planen er det sistnevnte registreringer, farlige områder, som er tatt med.

Registreringen er listet opp og kommentert i eget vedlegg. Kart med alle registreringer fra Barnetråkk, samt rapport fra registreringene finnes på kommunens hjemmeside:

[https://www.google.com/maps/d/viewer?](https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=1SJ4B7kwP0T8p54_yLYddJOvVSI&ll=59.00556432878296%2C5.615364&z=14)

[mid=1SJ4B7kwP0T8p54_yLYddJOvVSI&ll=59.00556432878296%2C5.615364&z=14.](https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=1SJ4B7kwP0T8p54_yLYddJOvVSI&ll=59.00556432878296%2C5.615364&z=14)

2.3. Trafikkulykker og samfunnsøkonomiske kostnader

Hvert år koster trafikkulykker samfunnet 28 milliarder kroner, viser tall fra Transportøkonomisk institutt (Tøi). Instituttet har beregnet hvor mye trafikkdrepte og skadde koster samfunnet.

- En drept 23,3 millioner kroner
- En hardt skadd 6,3 millioner kroner
- En lettere skadd 700.000 kroner
- Materielle skader koster 21.000 kroner i snitt per

2.4. Hva ligger i begrepet trafiksikkerhet?

Myndighetene stiller, gjennom lovgivningen, blant annet krav til veiutforming, kjøretøystandard, trafikkregler, føreropplæring og opplæring i skolene. Alle disse tiltakene bidrar til å øke sikkerheten i trafikken. Sikkerheten avhenger likevel sterkt av hvordan hvert enkelt menneske innretter seg i trafikken, og av deres holdninger og øyeblikkets oppmerksomhet når en akutt situasjon oppstår.

Med begrepet trafiksikkerhet menes i første rekke reduksjon i antall trafikkulykker med personskade. Men å redusere folks utrygghetsfølelse når de ferdes i trafikken er også viktig.

3. Mål med trafikksikkerhetsarbeidet

3.1. Nasjonale mål for trafikksikkerhet

Ved Stortingets behandling av St.meld. nr. 16 (2008-2009) NTP 2010-2019 ble det besluttet at nullvisjonens ordlyd skulle endres, fra en visjon om ingen drepte og ingen varig skadde til en visjon om ingen drepte og ingen hardt skadde. Endringen har sammenheng med at «varig skadd» ikke er et begrep i ulykkesstatistikken, mens tallet på «hardt skadde» kan hentes fra Statistisk sentralbyrås offisielle statistikk over vegtrafikkulykker.

Nullvisjonen er en visjon, ikke et mål, og skal være noe å strekke seg etter. Den forutsetter et langsiktig, systematisk og målrettet arbeid av alle aktører som påvirker sikkerheten i vegsystemet.

Nullvisjonen – En visjon om et transportsystem der ingen blir drept eller hardt skadd.
Nullvisjonen er grunnlaget for alt trafikksikkerhetsarbeid i Norge.

Gjennom Stortingets behandling av NTP 2010–2019 ble det for første gang fastsatt et politisk forankret etappemål for reduksjon i drepte og hardt skadde i vegtrafikken. Ambisjonen var at antallet skulle reduseres fra et antatt utgangsnivå lik 1150 drepte og hardt skadde i 2010 til maksimalt 775 drepte og hardt skadde i 2020.

3.2. Mål og utfordringer for trafikksikkerhet i Rogaland

Ulykkesstatistikken for Rogaland viser at det de siste 10 årene har det vært en jevn positiv utvikling, med nær en halvering av antall drepte og hardt skadde. Den positive trenden gjelder både riksveger, fylkesveger og kommunale veger.

Gjennomsnittet for perioden 2000–2012 viser at rundt 10 personer blir drept eller hardt skadd på vegnettet i Stavanger kommune hvert år. Av dette er i størrelsesorden 50 prosent på fylkesvegnettet, 30 prosent på riksvegnettet og 20 prosent på det kommunale vegnettet.

Fylkeskommunens prioriteringer i trafikksikkerhetsarbeidet framgår av «Handlingsplan for trafikksikkerhet i Rogaland 2014–2017». Prioritering av investeringer, drift og vedlikehold på fylkesvegnettet framgår mer detaljert av «Handlingsprogram for fylkesveger i Rogaland 2014–2017».

Rogaland fylkeskommune vil prioritere tre innsatsområder innenfor trafikksikkerhetsarbeidet i perioden 2014–2017:

- **Trafikksikkerhetsarbeidet inn på et systemnivå** – Det skal arbeides for at flere kommuner skal oppfylle kriteriene for trafikksikre kommuner og at Rogaland fylkeskommune skal oppfylle kriteriene som trafikksikker fylkeskommune (se omtale i kapittel 10.2.2). Trafikksikkerhet skal inngå som sentralt tema i «Partnerskap for folkehelse». Samarbeidet med frivillige organisasjoner skal systematiseres og det skal arbeides aktivt mot næringslivet for å få bedrifter til å ha fokus på trafikksikkerhet.
- **Utsatte grupper** – Det skal fokuseres på MC og ungdom. Vegtrafikklovens § 34 om tilbakekalling av retten til å føre motorvogn, vil bli brukt mer bevisst.

- **Sykkel- og gå strategi for barn og unge** – Fylkeskommunen vil satse på sykkelopplæring ved å drifte sykkelgården på Sandnes videre og å etablere en ny sykkelgård i Nord-fylket. Det skal gjennomføres «Gå til skolen» - aksjon hvert år. Det skal arbeides med sikte på å etablere trygg skoleveg innenfor en radius på 4 km rundt skolene. Tilskuddsordningen «Aksjon skoleveg» er et viktig virkemiddel for å få dette til.

3.3. Randaberg kommunes mål for trafiksikkerhet

I Randaberg kommunes Kommuneplan 2009 – 2022 er trafiksikkerhet gitt relevans både i forhold til mål om en fysisk aktiv befolkning ved tilrettelegging av trygge gang- og sykkelveier og ved mål om styrket folkehelse. I kommuneplanens samferdselsdel under ”veinett” er det nedfelt at Randaberg kommune skal:

- Legge til rette for et veinett som ivaretar trafikkavvikling på en sikker og effektiv måte.
- Når det gjelder tur-, gang- og sykkelveier heter det at Randaberg kommune skal ha et sammenhengende gang- og sykkelveinett som er trafiksikkert og som sikrer framkommelighet.

Også nullvisjonen gjelder for trafiksikkerhetsarbeidet i Randaberg kommune:

Ingen skal bli drept eller alvorlig skadet i trafikken. Gjennomføring av ikke-fysiske tiltak vil være en prioritert oppgave for kommunen, for å informere trafikanter og søke å endre deres adferd i trafikken. Trafikkopplæring i Randaberg kommunes regi foregår primært i regi av skolene.

4. Organisering, metoder og grunnlagsdata

4.1 Organisering av og deltakelse i planarbeidet

Arbeidet med revisjon av planen startet opp i 2015, med at det ble meldt oppstart, og opprinnelig plan ble lagt ut til offentlig høring. Innspillene ligger som vedlegg 4 til planen

Det ble opprettet en prosjektgruppe som fikk ansvaret for å gjennomføre revisjonen:

Gruppen består av:

Jan-Kåre Ruud	Rådgiver, Plan og forvaltning	Leder
Jorunn Bogevik	Teknisk sjef	
Kristin Sinnes	Avdelingsleder, teknisk drift	
Vigdis Eidsvåg	Rådgiver, barnehage	
Odin Hetland Nøsen	Rådgiver, skole	
Ingunn Moa	Avdelingsleder fritid, Tjenesteområde kultur/barnas representant	
Anne Grødem	Folkehelsekoordinator, Helse- og oppvekst	

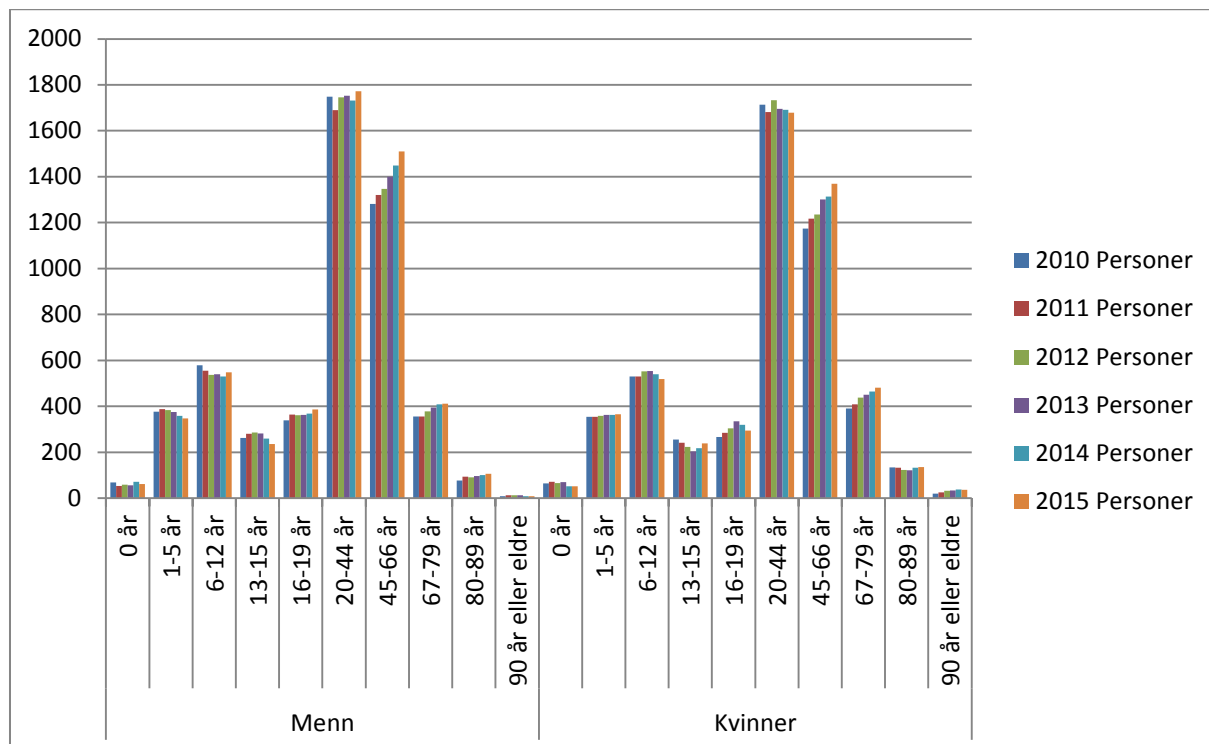
4.2. Datainnsamling

All statistikk over antall ulykker, skadde og drepte er hentet fra Statens vegvesen. Opplysninger om kommunen og hvilke tiltak som er iverksatt er hentet fra de involverte etater.

4.3. Befolkning og skoler

Randaberg kommune hadde i 2014 en befolkning på 10 414.

Befolkningssammensetningen fordelte seg på følgende måte:



Kommunen vil få en økt andel eldre i løpet av de neste årene.

Kommunen har i dag fire skoler. Tre kommunale og en fylkeskommunal

Disse er:

Skole	Antall elever
Harestad	700
Grødem	480
Goa	300
Randaberg videregående	850

Kommunen har 11 barnehager hvorav 7 er kommunale og 4 private.

4.4. Veinett og trafikk

Randaberg kommune er en halvøy som grenser til Stavanger kommune i sør. Hovedveien gjennom Randaberg er E39, mellom Stavanger via Rennfast til Rennesøy kommune. I tillegg

til denne veien har Randaberg kommune mange fylkesveier, inkludert ferjeforbindelse til Kvitsøy, og et stort antall kommunale veier.

Nøkkeltall for veinettet:

Gang- og sykkelveier: 23 km

Kommunale veier: 39 km

Fylkesveier: 35 km

Riksveier: 60 km

Europaveier: 5 km

E39 er en del av stamveinettet på Vestlandet, fra Stavanger og nordover mot Haugesund og Bergen. Veien preges av at den er en hovedvei og har mye langtransport og fritidstrafikk, i tillegg til trafikk fra det lokale næringslivet og lokal persontransport.

Fylkesveinettet brukes stort sett til lokal trafikk, med unntak av Fv 409, Kvernevikveien, Fv 476, Kyrkjeveien og Fv 474, Goaveien, som brukes som ”snarvei” mellom Risavika havn i Sola, vestre deler av Stavanger og E39.

Det ble i 2009 innført gjennomkjøring forbudt for tyngre kjøretøyer fra Kvernevikveien til E 39 Mekjarvikveien via Kyrkjeveien og Goaveien.

I 2011 ble det i forbindelse med utarbeidelse av Handlingsplan mot støy foretatt en telling av antall biler som trafikkerte de mest trafikkerte veiene pr. døgn.(ÅDT)

- Kverneviksveien, sør til Viste hageby 8 100, nord for 7 500
- Randabergveien, sør for sentrum 5 200,

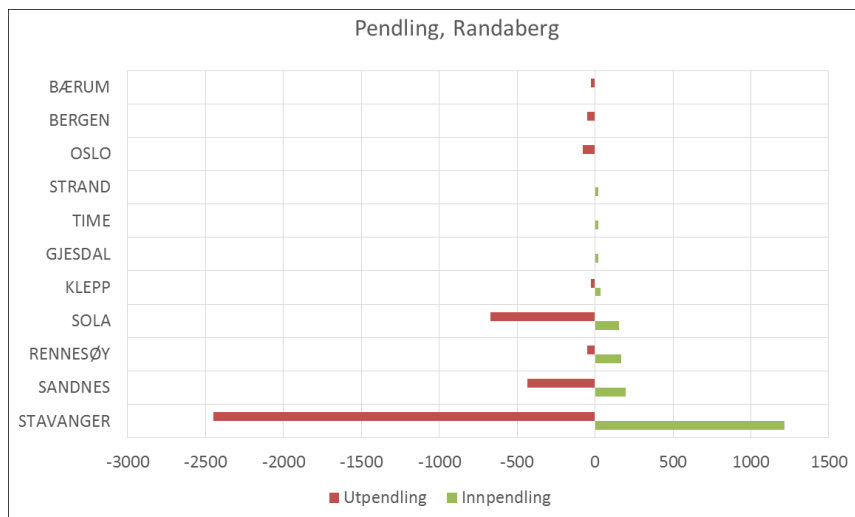
E 39 var ikke med i denne tellingen, men tall fra Statens vegvesen viser at det i 2006 var 12 900 sør for Ryggveien.

4.5. Kollektivtrafikk og pendling

Kommunen har bussforbindelse med Stavanger og Rennesøy.

Selv om det er bussforbindelse til Stavanger, foregår mye av trafikken med privatbiler.

Totalt er det 2 080 personer som pendler inn til Randaberg, mens 3 940 pendler ut fra kommunen. Av de som pendler inn er det flest som kommer fra Stavanger, men også noen kommer fra Sandnes, Rennesøy og Sola. De største pendlerstrømmene ut av Randaberg går til Stavanger, Sola eller Sandnes.



Kilde: Boligmarkedsanalyse Nord Jæren, Prognosesenteret AS, Oslo, 26.juni 2015

Med noen års mellomrom gjennomføres nasjonale reisevaneundersøkelser (RVU). De fire siste undersøkelsene er fra 1998, 2001, 2005 og 2014. Undersøkelsen gir informasjon om omfanget av befolkningens reiser, reisenes formål og hvilke transportmidler som brukes. I april, mai og november 2005 ble en RVU for Jæren gjennomført. Undersøkelsen var begrenset til kommunene Stavanger, Sandnes, Sola, Klepp, Time, Ha, Gjesdal, Randaberg, Rennesøy og Strand.

Resultatet for Randaberg kommune gjelder antall reiser pr. dag sammenliknet med Rogaland fylke og for nasjonen som helhet.

	Gj.snittlig antall daglige reiser 1998	Gj.snittlig antall daglige reiser 2005
Randaberg kommune	3,85	3,67
Rogaland fylke	3,61	3,77
Norge		3,6

5. Gjennomgang av ulykker

5.1. Definisjonen på alvorlighetsgraden av skader

Drept: Som drept i et trafikkuhell regnes personer som dør umiddelbart eller innen 30 dager som følge av skader ved uhellet.

Meget alvorlig skadd: Skader som i en periode truer pasientens liv eller fører til varig mén av betydelig omfang (30-100 % medisinsk invaliditet).

Alvorlig skadd: Skader som krever innleggelse på sykehus og lengre behandling,

men som ikke fører til varig mén av betydelig omfang (dvs. mindre en 30 % medisinsk invaliditet).

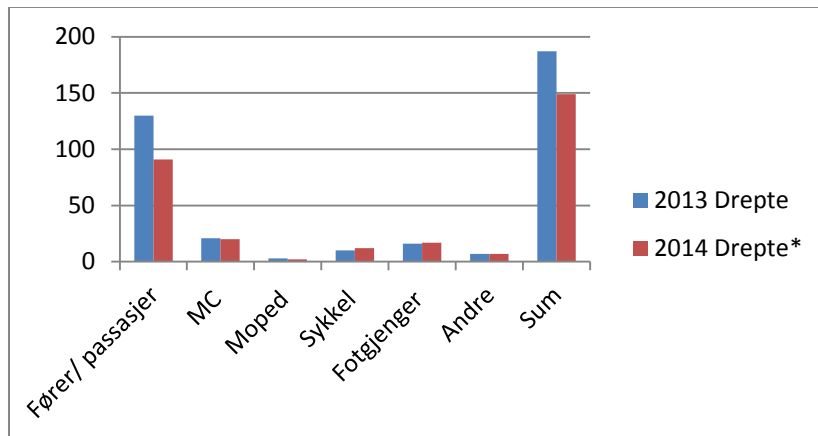
Lettere skadd:

Som lettere skadd regnes mindre skader og brudd som krever legebehandling, men som ikke medfører innleggelse på sykehus, og som ikke regnes som betydelig skade.

I tabellene som følger benytter Statens vegvesen begrepene: drepte, hardt skadd og lettere skadd. Hardt skadd vil her tilsvare meget alvorlig skadd og alvorlig skadd.

5.2. Antall drepte og skadde på landsbasis

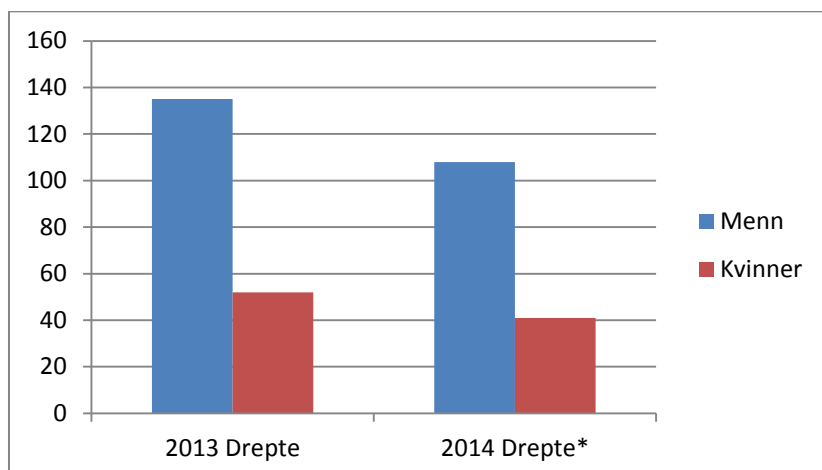
5.2.1. Antall drepte per trafikantgruppe på landsbasis



*Foreløpige tall

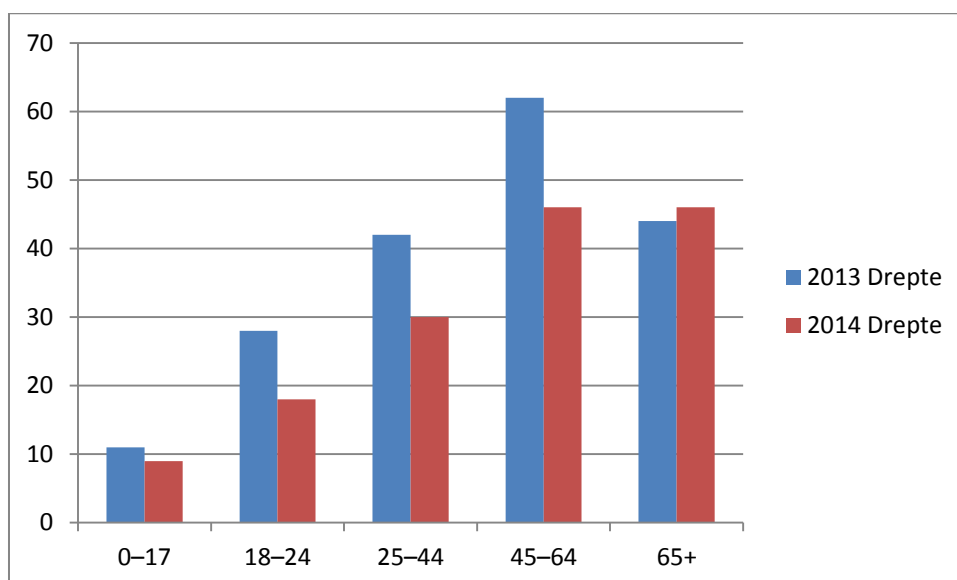
Det var fra 2013 til 2014 en nedgang drepte på 20,3 %.

4.2.2. Antall drepte fordelt på kjønn



*Foreløpige tall

5.2.3. Antall drepte per aldersgruppe



Tabellen viser at reduksjonen i antall drepte gjelder alle aldre opp til 65 år. Antall drepte eldre enn 65 år har vist en økning. Denne utviklingen bør studeres nærmere, men kan ha sammenheng med økt aktivitet i denne aldersgruppen. Både som fotgjenger og bilist.

Kilde: Alle tabellene i dette kapitlet er hentet fra Drepte i vegtrafikken, Årsrapport 2014, Statens vegvesen.

5.2.4. Antall ulykker og drepte fordelt på fylker

Fylke	2013		2014	
	Ulykker	Drepte	Ulykker	Drepte
Østfold	379	7	336	7

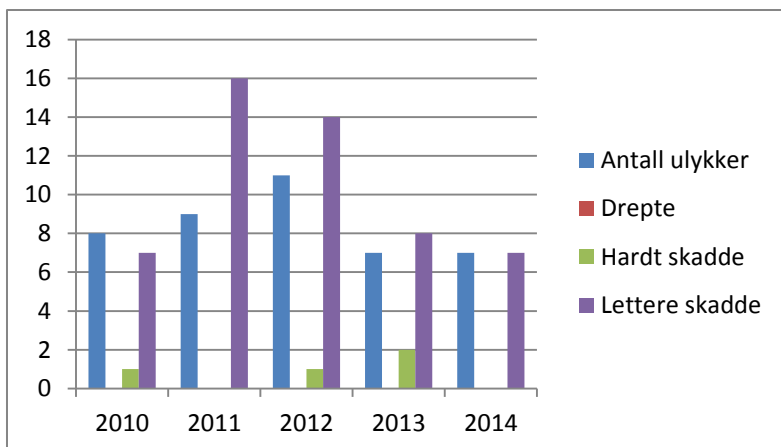
Akershus	496	11	473	17
Oslo	682	6	682	17
Hedmark	257	8	218	10
Oppland	188	10	204	7
Buskerud	263	19	270	18
Vestfold	281	6	268	6
Telemark	292	8	240	8
Aust-Agder	155	4	161	3
Vest-Agder	166	6	174	6
Rogaland	405	19	388	9
Hordaland	410	15	446	11
Sogn og Fjordane	102	12	101	1
Møre og Romsdal	300	13	303	8
Sør-Trøndelag	384	9	338	9
Nord-Trøndelag	109	9	110	10
Nordland	202	12	225	10
Troms	109	7	100	0
Finnmark	61	6	59	5

Kilde: Samtlige tabeller er hentet fra Statens vegvesen

5.3. Ulykestall Randaberg 2010 - 2014

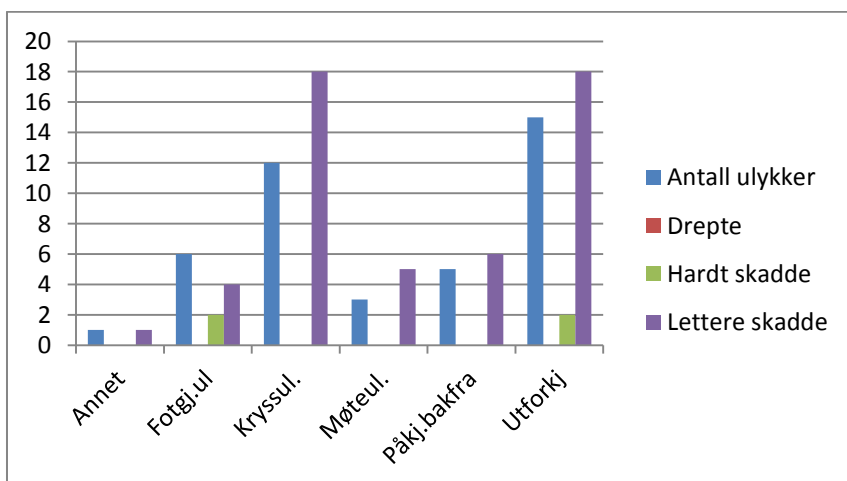
5.3.1. Antall ulykker fordelt på årstall

År	Antall ulykker	Antall drepte/skadde	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
2010	8	8	0	1	7
2011	9	16	0	0	16
2012	11	15	0	1	14
2013	7	10	0	2	8
2014	7	7	0	0	7
Sum	47	56	0	4	52



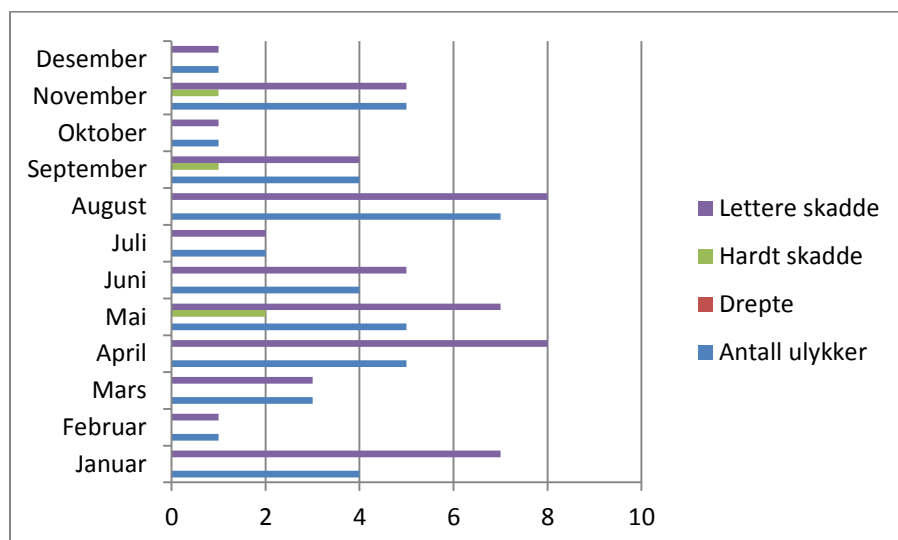
5.3.2. Uhellskategori - skadegrad

Uhells-kode	Antall ulykker	Antall drepte/skadde	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
Annet	1	1	0	0	1
Fotgj.ul	6	6	0	2	4
Kryssul.	12	18	0	0	18
Møteul.	3	5	0	0	5
Påkj.bakfra	5	6	0	0	6
Utforkj	15	20	0	2	18
Sum alle	42	56	0	4	52



5.3.3. Antall ulykker fordelt måned

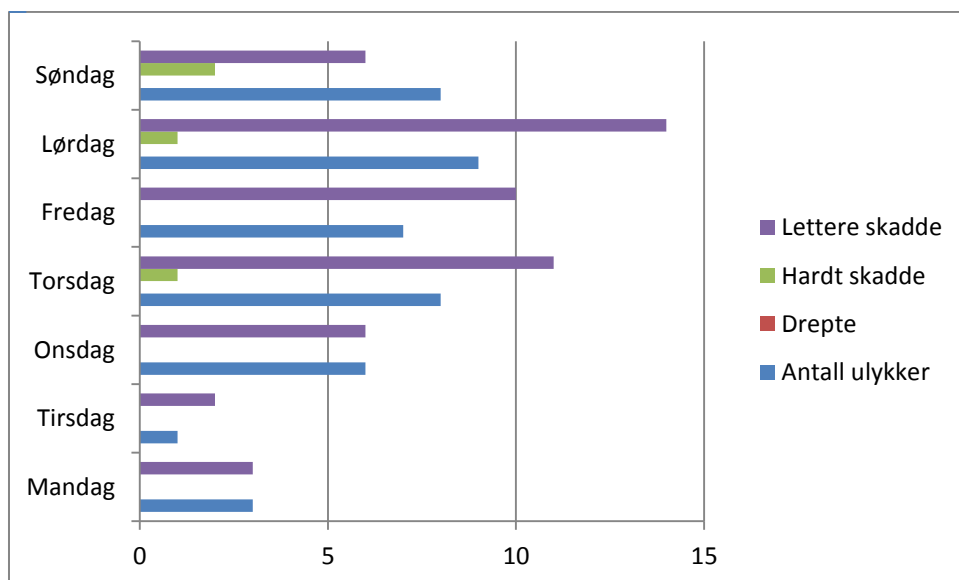
Måned	Antall ulykker	Antall drepte/skadde	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
Januar	4	7	0	0	7
Februar	1	1	0	0	1
Mars	3	3	0	0	3
April	5	8	0	0	8
Mai	5	9	0	2	7
Juni	4	5	0	0	5
Juli	2	2	0	0	2
August	7	8	0	0	8
September	4	5	0	1	4
Oktober	1	1	0	0	1
November	5	6	0	1	5
Desember	1	1	0	0	1
Sum alle	42	56	0	4	52



5.3.4. Antall ulykker fordelt på ukedag

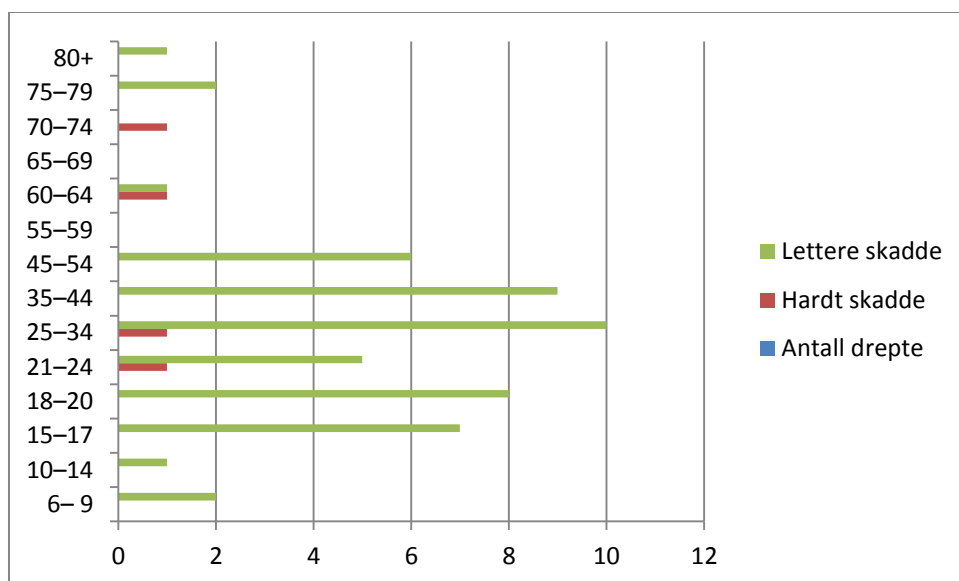
Ukedag	Antall ulykker	Antall drepte/skadde	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
Mandag	3	3	0	0	3

Tirsdag	1	2	0	0	2
Onsdag	6	6	0	0	6
Torsdag	8	12	0	1	11
Fredag	7	10	0	0	10
Lørdag	9	15	0	1	14
Søndag	8	8	0	2	6
Sum alle	42	56	0	4	52



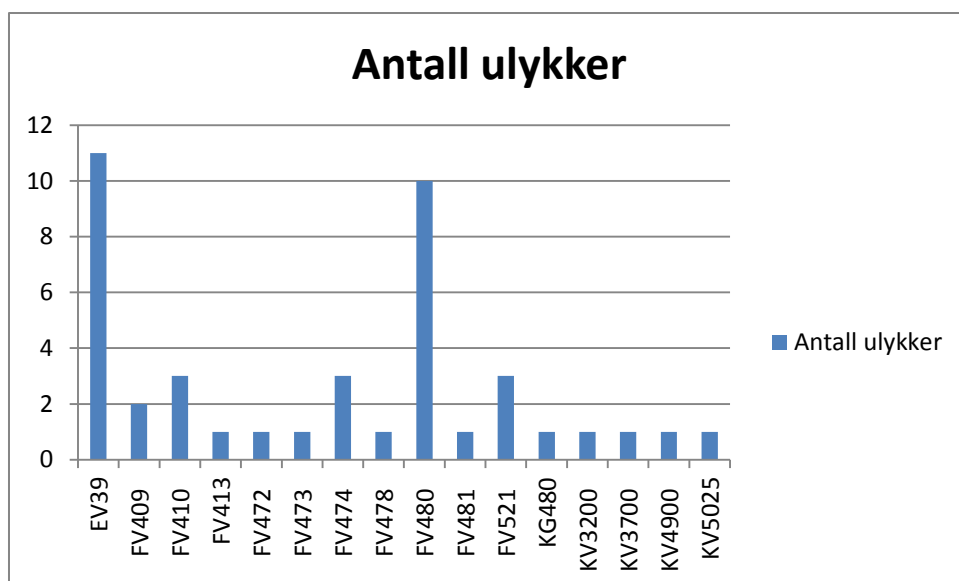
5.3.5. Aldersgruppe - skadegrad

Aldersgruppe	Antall drepte/skadde	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
6– 9	2	0	0	2
10–14	1	0	0	1
15–17	7	0	0	7
18–20	8	0	0	8
21–24	6	0	1	5
25–34	11	0	1	10
35–44	9	0	0	9
45–54	6	0	0	6
55–59	0	0	0	0
60–64	2	0	1	1
65–69	0	0	0	0
70–74	1	0	1	0
75–79	2	0	0	2
80+	1	0	0	1
Ukjent	0	0	0	0
Sum alle	56	0	4	52



5.3.6. Veg - skadegrad

Veg	Antall ulykker	Antall drepte/skadde	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
EV39	11	14	0	2	12
FV409	2	3	0	0	3
FV410 Grødemveien	3	6	0	1	5
FV413	1	1	0	0	1
FV472 Bøveien	1	1	0	0	1
FV473 Vistnesveien	1	2	0	0	2
FV474 Goaveien	3	3	0	0	3
FV478 Torvmyrveien	1	1	0	0	1
FV480 Randabergveien	10	16	0	1	15
FV481 Harestadveien	1	1	0	0	1
FV521	3	3	0	0	3
KG480	1	2	0	0	2
KV3200 Kyrkjeveien	1	1	0	0	1
KV3700 Ryggveien	1	0	0	0	0
KV4900 Varen	1	1	0	0	1
KV5025	1	1	0	0	1
Sum alle	42	56	0	4	52



Kilde: Samtlige tabeller er hentet fra Statens vegvesen.

5.3.6. Kostnader trafikulykker i Randaberg

År	Kostnader (beløp i mill)
2010	11,368
2011	11,536
2012	16,331
2013	18,347
2014	5,047
Sum	62,629

5.3.7. Oppsummering av tallene

Tallene viser at trenden med færre drepte og hardt skadde fortsetter å synke. Det er svært gledelig å se at det i perioden 2010 til 2014 ikke har vært dødsulykker i kommunen. Det har vært 4 alvorlige skader og 52 lettere skadd, og tallene viser at det fortsatt er viktig å satse på trafikksikkerhet.

Landsoversikten viser at det er dobbelt så mange menn som kvinner som blir drept, og at de fleste dødsulykkene skjer i aldersgruppen fra 45 og oppover. De fleste som omkommer er fører eller passasjer i bil. Det finnes ikke egne tall for Randaberg kommune, men det er ikke noe som tilsier at det er annerledes i Randaberg.

Tallene for Randaberg viser at aldersgruppen som er mest utsatt for ulykker er de fra 25 til 44, og at de fleste ulykkene hvor det blir skadd personer skjer fra torsdag til lørdag.

Noe av det mest gledelige med trafikksikkerhetsarbeidet er at antall barn som blir drept eller hardt skadde har gått kraftig ned. I 2014 var det under 10 personer som ble drept i aldersgruppen 0 -17 år. I 1970 som var det verste året for drepte i trafikken var antall barn som ble drept og hardt skadd i trafikken over 100.

Det er allikevel et tankekors at antall ulykker har holdt seg noenlunde konstant.

6. INNSPILL FRA PUBLIKUM

Før arbeidet med revisjon av planen startet opp, ble Trafikksikkerhetsplanen for 2010 til 2020 lagt ut til offentlig høring, hvor en ba om innspill til ny plan. Det kom inn tre innspill. Innspillene med kommentarer ligger med som vedlegg 4 til planen.

7. HANDLINGSPLAN

7.1. Beskrivelse av handlingsplanen

Tiltak for å bedre trafikksikkerheten kan deles inn i tre hovedgrupper:

Generelle tiltak:

Alle handikapparkeringer markeres både med skilt på bakken og over bakkenivå.

Det skal være ledelinjer på fortau, gangstier og holdeplasser. I stedet for ledelinjer kan kantstein på gangsti brukes. Forutsetningen er at kantsteinen er høyere enn grunnplanet. Gangstien skal ha belysning, og ha flatt underlag. Brustein skal ikke benyttes.

Tekniske tiltak:

I denne inngår forbedring av veier og biler. Et av de viktigste tiltakene er å skille de forskjellige trafikantene fra hverandre. Det gjøres ved å bygge egen sykkel- og gangveier, midtskiller, firefelts motorveier, fartsdumper m.m.

Ikke tekniske tiltak:

I denne inngår opplæring og holdningene til trafikantene. Her er det viktig at opplæringen starter tidlig.

Uansett hvilke tiltak som iverksettes er det den enkelte trafikants adferd som er avgjørende.

I denne planen er tiltakene lagt med som vedlegg:

Vedlegg 1 Handlingsplanen for trafikksikkerhetsplanen

Det er utarbeidet en ny handlingsplan for perioden 2016 til 2025.

Vedlegg 2 Sjekkliste for trafikksikker kommune

Her vises status for de tiltak som skal gjennomføres for å bli trafikksikker kommune.

Vedlegg 3 Gjennomgang av resultatet fra barnetråkk.

En gjennomgang av resultatene av barnetråkkundersøkelsen med kommentarer.

8. OPPFØLGING OG RULLERING

Trafikksikkerhetsarbeidet legges inn som et fast kapittel i kommunens årsberetning.

Behovet for rullering av trafikksikkerhetsplanen blir vurdert i forbindelse med kommuneplan strategien.

Vedlegg 1.

På bakgrunn av gjennomgang av handlingsplanen i Trafikksikkerhetsplan 2010 – 2020, innspill fra publikum og Randaberg kommunes egne vurderinger, er det laget en handlingsplan som oppsummeres i Handlingsplan Trafikksikkerhetstiltak 2016-2025.

STORE TILTAK						
Nr	Stedsbeskrivelse	Tiltak	Ansvarlig	Kostnadsoverslag [kr]	Finansiering	Område
1	FV 474 Goaveien x Kyrkjeveien	Planfri kryssing av Goaveien	SVV	40.000.000	100 % bompenger	Goa
2	Fv473 Vistnesvn	Gang- og sykkelvei fra kryss VistnesvnxVistevn til Vistnesvågen	RK/ SVV	10.000.000	100 % bompenger	Viste/Raustein / Vistnes
3	FV410 Grødemveien	Gang- og sykkelvei fra kryss GrødemvnXRyggvn til kryss GrødemvnX Torvmyrvn	SVV	3.850.000	Rekkefølgekrav Smiene - Harestad	Grødem
4	Krystallvn	Gangfelt ved kryss Safirvn og fortau fra dette kryss og bort til bussluse	RK	200.000	RK 40 % + TS- midler	Grødem
7	Ryggstranden barnehage	Fortau langs Ryggveien, 1,5-2 m bredde.	RK	200.000	RK 40 % + TS- midler	Grødem
8	Kyrkjeveien	Fortau fra Ekornveien til Torset	RK	150.000	RK 40 % + TS- midler	Sentrum/Harestad
9	Kyrkjeveien	Gang- og sykkelvei/ fortau fra kryss GoaveienXDalveien	RK	600.000	RK 40 % + TS- midler	Goa/ Viste
TOTALSUM STORE TILTAK				<u>55.000.000</u>		

MINDRE TILTAK

	Stedsbeskrivelse	Tiltak	Ansvarlig	Kostnadsoverslag [kr]	Finansiering	Område
1	Krysset Krystallveien/ Smaragdbakken	Utvide veien for å etablere midt-rabatt for bilister, gjøre krysset med oversiktlig	RK	100.000	RK 100 %	Grødem
2	Randaberg	Lyssette fotgjengerfelt. Utarbeide prioriteringsliste, årlig tiltak	RK	100.000	RK 100 %	Hele kommunen
3	HagafjellvnXTorvmyrvn	Trapèshump	RK	30.000	RK 100 %	Grødem
4	Viste Hageby	Utvide 30-sone, flytte skilt	RK	10.000	RK 100 %	Viste/Raustein / Vistnes
5	Tursti Randbergfjellet	Gjerde ved tursti på Randbergfjellet	RK	50 000	RK 100 %	Randbergfjellet
6	Fv478 Torvmyrveien	Soneskiltet 30 km/t på Øvre Grødem (ved Prix) flyttes ca. 100 m mot krysset til Grødemveien	SSV	10 000	SVV ?	Øvre Grødem
7	Miljøstasjon ved Prix	Skilte parkering på parkeringsplass/ stoppforbud på g/s-vei	RK	10.000	RK 100 %	Grødem
8	G/S-vei FjordsvingenXHagafjell	Etablere fartsdempende bøyler	RK	10.000	RK 100 %	Grødem
9	Torvmyrveien v/ Solbakken barnehage	Skilte av- og påstigningsfelt for skolen.	RK	10.000	RK 100 %	Sentrum
10	Viste Hageby (Varheiveien/ Varheiskjæringen)	Fjerne bussputer, etablere/ forhøye fartshumper	RK	60.000	RK 100 %	Viste/Raustein / Vistnes
11	Varheiskjæringen	Parkering forbudt skilt på begge sidder av veien	RK			

12	Torvmyravn, litt øst for kryss Grødemvn	Etablere rabatt	RK	40.000	RK 100 %	Grødem
13	Fjellheimveien	Reasfaltere g/s-vei	RK	500.000	RK 100 %	Grødem
14	Kryssinger i Jon Torbergsson vei	Fartsreducerende tiltak for syklister	RK	50.000	RK 100 %	Sentrum
TOTALSUM MINDRE TILTAK						
IKKE-FYSISKE TILTAK						
Tiltakene vises under tjenesteområder i trafikksikkerhetsplanen, krav til trafikksikker kommune.						

Vedlegg 2

Sjekkliste for å bli trafikksikker kommune

Satsingsområde	Tiltak /Mål	Dagens situasjon	Nye tiltak	Frist for gjennomføring
Kommunens rolle som barnehageeier.	Alle kommunale barnehager skal oppfylle kriteriene for «Trafikksikker barnehage»		Trafikksikkerhet skal inn som et fast punkt i alle barnehagers årsplaner. Sjekklisten barnehage skal fylles ut hvert år.	2016
	Påvirke til at private barnehager oppfyller kriteriene for «Trafikksikker barnehage»		Alle private barnehager oppfordres til å følge de samme kriteriene for trafikksikkerhet som de kommunale.	Våren 2016
	Bekjentgjøre Trygg Trafikks nettsider for Barnas Trafikklubb, www.barnastrafikklubb.no		Det informeres om Barnas trafikklubb i alle barnehager og skole. Det legges ut link på hjemmesidene til barnehagene og skolene, samt på kommunens hjemmeside.	Våren 2016
	Alle barnehagene får trafikkoppdragelse inn i sine årsplaner		Se ovenfor.	
	Delta på kurs om trafikkoppdragelse for ansatte i barnehagene	Gjøres kontinuerlig i det daglige arbeid., men det blir ikke avholdt kurs	Hvordan organisere dette på en måte som ikke tar for mye tid. Skal vi lage noe felles. E-læring.	2016
Kommunens rolle som skoleeier	Alle skolene skal oppfylle kriteriene for «Trafikksikker skole»	Blir gjennomført i dag		

Satsingsområde	Tiltak /Mål	Dagens situasjon	Nye tiltak	Frist for gjennomføring
	Alle skolene tar inn Kunnskapsløftets målsettinger for trafikkopplæring inn i sine årsplaner.	Blir gjennomført i dag.		
	Delta på kurs for lærere i grunnskolen		Vurdere om det mulig å gjennomføre.	2016
	Sykkelopplæring	Blir gjennomført i dag på skolene.		
	Reflekskonkurrans for 1. og 5. klassinger	Alle skolene har fokus på bruk av refleks.		
	Utdeling av refleksvester til 1. klassingene	Gjøres ikke i dag. Ikke fokus. Foreldrenes ansvar.		
	Være med på Trygg Trafikks sin ambassadørordning for lærere	Har en på hver skole i kommunen.		
	Kommunen sørger for at alle ungdomsskolene har nødvendig kompetanse for å tilby valgfaget trafikk på ungdomstrinnet	Gjøres ikke i dag Ingen som velger dette. Tilbys derfor ikke.		
	Formidle til barn som har skoleskyss at bruk av setebelter er påbudt	På skoleturer det påbudt.		
Kommunens ansvar for helse og trivsel	Helsestasjonene underviser foreldre i riktig bruk av sikkerhetsutstyr for barn i bil	Helsestasjonen holder kurs for helsesøstre med ulike mellomrom, siste avholdt høsten 2014. Alle nyansatte får kurs. Kursene som holdes er stort sett de som tilbys av Trygg trafikk.		
	Stimulere frivillige organisasjoner og idrettslag til å utarbeide en		Sender ut informasjon om trafiksikkerhetstiltak. Oppfordres til at de	Våren 2016

Satsingsområde	Tiltak /Mål	Dagens situasjon	Nye tiltak	Frist for gjennomføring
	reisepolicy for egen virksomhet.		utarbeides reisepolicy for sin forening.	
	Kommunene må jobbe for at trafikantene tar større ansvar for egen sikkerhet. På alle plan må det øves på å ta hensyn til andre. Dersom vi får et samfunn hvor vi blir flinkere til å vise hensyn og høflighet, vil dette gjenspeiles i trafikken i hvordan vi oppfører oss i trafikken.		Legge informasjon på hjemmesiden. Opprett en trafikksikkerhetsgruppe i kommunen.	Våren 2016
	Bruke frivillige organisasjoner og frivillighetssentraler til å innhente informasjon og informere om trafikksikkerhetskampanjer.		Tas opp på årlig møte med lag og foreninger. Snakke med frivillighetssentralen.	2016
	Anmode idrettslag om at de legger trening til tilrettelagte områder, ikke på trafikkerte veger.		Tas opp på årlig møte med lag og foreninger.	2016
	Anmode idrettslag og foreninger om bruk av sikkerhetsutstyr som bilbelter, refleksutstyr og sykkelhjelmer.		Tas opp på årlig møte med lag og foreninger.	2016
	Sende ut informasjon om fylkeskommunale tilskuddsordninger. Trafikksikkerhetsmidler		Informeres på kommunens hjemmeside.	Våren 2016
	Utarbeide årlig oversikt over trafikkulykker og trafikkskade.		Legges inn i den årlige oversikten for folkehelse	2016
	Alle barn må ha rett til trygt å ferdes mellom hjem og skole. Her kan «Barnetråkk» være et nyttig verktøy for å kartlegge farlige og	Er gjennomført, se vedlegg til planen.		

Satsingsområde	Tiltak /Mål	Dagens situasjon	Nye tiltak	Frist for gjennomføring
	utrygge skoleveger.			
	Pensjonistlagene har tema om trafiksikkerhet på sine møter. Pensjonistene deltar på tiltaket 65+.		Ta kontakt	Våren 2016
	Innvandrere. Kurs og informasjon og aktiviteter med tema om trafiksikkerhet og bruk av sikkerhetsutstyr for innvandrere med ikke vestlig bakgrunn.		NAV vurderer behovet.	Våren 2016
Kommunen som veieier	Utarbeide årlig prioriteringsliste for, og gjennomføre fysiske tiltak på kommunal veg + gang og sykkelveier på fylkesveier	Er under utarbeidelse.		
	Utarbeide skriftlige rutiner for snøbrøyting/snørydding og rydding av vegetasjon langs kommunale veier	Har kart over prioriterte veier og gang og sykkelstier. Vegetasjon tas hele tiden.		
	Ha rutiner for kvalitetssikring av trafiksikkerhet i reguleringsplaner	Inngår i alle reguleringsplaner.		
	Kommunens areal- og reguleringsplaner skal legges frem for barnas talsperson.	Gjøres i dag.		
	Rutiner for kvalitetssikring av trafiksikkerhet ved anleggsvirksomhet	Gjøres HMS rutiner hele tiden. Omgjøringer o.l. må godkjennes på før det iverksettes.		
	Rutiner for innspill om trafiksikkerhet fra etater, organisasjoner og publikum	Trafiksikkerhetsplanen sendes ute på høring.		
	Søke på fylkeskommunale	Søknad sendes hvert år.		

Satsingsområde	Tiltak /Mål	Dagens situasjon	Nye tiltak	Frist for gjennomføring
	trafiksikkerhetsmidler			
	Vilt og vegtrafikk. Kommunen utarbeider handlingsplan og tiltaksplan som viser hvor og hva som skal gjøres for å redusere påkjørslene av vilt.	Har vakttelefon Teknisk vakt. Viltnemda tar seg av skadde dyr. Har ikke vært noe stort problem.		
	Ettersøk av skadet vilt langs offentlig veg. De som driver ettersøk må være bevisst på å bruke varseltekanten som ligger i bilen når de er ute på oppdrag. I tillegg må de bruke refleksvest.	Kommunen har rutiner for dette.		
	Fremme sykkel som fremkomstmiddel	Sykkelaksjon sammen med nabokommunene	.	
	Bedre fremkommelighet og trafiksikkerhet for syklist	Jobber med det, men er vanskelig å få til.		
	Legge til rette for at barn og unge går eller sykler til skolen	Legges til rette på den nye Harestad skolen.		
Kommunen som arbeidsgiver	Vedta retningslinjer for arbeidsreiser for kommunalt ansatte og politikere?		Ansatte må legge fram gyldig førerkort før de får bruke kommunal bil. Må ha hatt førerkort i to år før en får kjøre brukere.	Våren 2016
	Helsestasjonen holder kurs for helsesøstre med ulike mellomrom, siste avholdt høsten 2014. Alle nyansatte får kurs. Kursene som holdes er stort sett de som tilbys av Trygg trafikk.	Gjennomføres i dag.		
	Arrangerer trafiksikkerhetskurs for ansatte i hjemmetjenesten		Starte opp kurs.	2016

Satsingsområde	Tiltak /Mål	Dagens situasjon	Nye tiltak	Frist for gjennomføring
	Gjennomføre kjørekurs for ansatte som benytter bil i arbeidet		Gjennomføre kjørekurs for ansatte som benytter bil i arbeidet.	2016
	Påvirke til alle i kommunen bruker refleks og sikkerhetsutstyr		Reflekskampanile hver høst.	2016
	Montere alkolås i alle kommunale kjøretøy		Vurderes ikke foreløpig.	
	Det skal årlig gjennomføres kurs i livreddende førstehjelp, skadestedsbehandling for ansatte i kommunen		Avklares med bedriftshelsetjenesten.	2016
	Det skal gjennomføres relevante kurs for barnehageansatte, lærere og helsepersonell etter en oppsatt plan		Avklares med bedriftshelsetjenesten.	2016
Kompetanseheving	Kommunen skal årlig gjennomføre en konferanse med trafiksikkerhet som overordnet tema. Kurset skal primært tilbys ansatte i kommunen samt relevante samarbeidspartnere.		Vurdere om det er mulig å gjennomføre.	Våren 2016
	Vegtrafikkloven § 34 førerretten. Kurs og opplæring av fagpersoner som jobber med problemstillingen		Utarbeide rutiner for de som kjører kommunale biler, og de som frakter barn og klienter med privatbiler.	Våren 2016

Barnetråkk

Vei nr.	Strekning	Kommentar fra elevene	Status 2015
Fv. 480	Tungenesveien fra Sande barnehage til Tungevågen	Mangler gang- og sykkelvei	Statens vegvesen startet mars 2015 en etablering av gang- og sykkelveg fra Sande barnehage til Tungevågen (ved ny parkeringsplass).
Fv. 477	Randaberggeilen nedre del mot Tungenesveien	Smal vei. Denne er nevnt av en gruppe eller enkeltpersoner i en gruppe.	Det er ingen planer om endringer av veien eller krysset på nåværende tidspunkt.
Fv. 476	Kyrkjeveien fra Goaveien til Randabergveien.	Veien er smal. Bilene kjører fort. Stor trafikk. Det burde vært gangfelt. Mangler fortau. Flere registreringer fra både Goa og Harestad skole	Statens vegvesen har planlagt ny utforming av krysset Goavn – Kyrkjevn. G/s- vei separeres fra trafikkert vei og går i undergang både under Goavn. og Kyrkjevn. Det etableres busslommer i begge retninger. Krysset endres til en rundkjøring for bilister. Det er planer om å etablere g/s-vei/ fortau fra ny rundkjøring til Dalveien. Denne skal kobles sammen med en ny turvei som skal gå fra portalen i Vistnesveien, gjennom friområdet langs Harestien og til Kyrkjeveien. Skal detaljreguleres.
Fv. 471	Bøveien fra Sandeveien til krysset ved Sandeveien.	Smal vei, mangler fortau. Denne er nevnt av en gruppe eller enkeltpersoner i en gruppe.	Det er ikke planer om utvidelse av veien eller etablering av fortau.

Fv. 473	Vistnesveien fra krysset til Vistemyra og til Vistevågen.	Smal vei, mangler fortau og sykkelsti. Nevnt av flere.	Kommunen og Statens vegvesen samarbeider for å etablere en g/s-vei for strekningen. Det er utarbeidet en reguleringsplan, men mangler finansiering.
Kv.	Deler av Vistestølen	Bilene holder høy fart i boligfeltet. Denne er nevnt av en gruppe eller enkeltpersoner i en gruppe.	Det er etablert fartsdempende humper i boligfeltet og det er fartsgrense satt for bilister.
Fv. 410	Grødemveien mellom Ryggveien og Torvmyrveien	Mangler sykkelsti. Veien er farlig. Mange grupper bruker denne og mener den er farlig.	Det er ikke planer om utvidelse av veien på nåværende tidspunkt. G/S -vei er i kommuneplan, og forutsettes bygget når avkjørsel fra Ryggveien til E39 stenges.
Fv 410	Grødemveien, ved rundkjøringen Grødemveien/Ryggveien	Dårlig sikt når man krysser fotgjengerfelt. Mye trafikk, spesielt busser. En del grupper kommenterte på denne.	Det utføres vedlikehold av Statens vegvesen. Kan foreslå ekstra belysning. Det er foreslått opphøyd fotgjengerfelt i krysset mellom Ryggvn og Fjellheimvn ved opparbeidelse av boligfelt.
Kv.	Fjellheimveien mellom Fjellfruebakken og Fjellprydveien	Dårlig belysning om kvelden pga. de høye trærne. Denne er nevnt av en gruppe eller enkeltpersoner i en gruppe.	Det utføres vedlikehold av greiner som vokser inn på g/s-veien. Endringer av lys vurderes på teknisk drift.
Kv.	Hagafjellveien	Uoversiktlig kryss. Mange biler i stor fart. Kan det gjøres tiltak, f.eks. innsnevring? En del grupper kommenterer denne.	Det planlegges etablering av trasehump.
Kv.	Fjordsolveien	Litt mye trafikk når en skal over til skolen. Denne er	Vurdere om tiltak kan gjøres av skolen ved

		nevnt av en gruppe eller enkeltpersoner i en gruppe.	behov. Trafikkskilting ved av- og påstigningsområdet er undersøkt og OK.
	Krystallveien øst for Smaragdbakken	Smalt gangfelt. Lett å ramle ned i veien. En elev gled på isen og datt ut i veien foran en buss her. Denne er nevnt av en gruppe eller enkeltpersoner i en gruppe.	Antar at dette gjelder g/s-vei, og her er det ca. 3 m bredt. Det foreligger ikke planer om endring av gangfeltet.
	Krysset Krystallveien/Smaragdbakken	Vanskelig å se om det kommer biler opp fra Smaragdbakken. Ønsker fortau/fotgjengerovergang. En del grupper ønsker dette.	Det vurderes å utvide veien for å etablere midtrabatt ved krysset for å gjøre det med oversiktlig for trafikanter.
	Krystallveien fra Safirveien til busslusen	På denne strekningen mangler gangsti. Denne er nevnt av en gruppe eller enkeltpersoner i en gruppe.	Det er malt linje mellom vei og område for gående, vedlikeholdes av kommunen. Etablering av fortau er tiltak i gjeldende trafikksikkerhetsplan, men det må vurderes om det kan realiseres.
	Krysset Bronsestubben/ Bronseveien	Dårlig sikt i krysset. Denne er nevnt av en gruppe eller enkeltpersoner i en gruppe.	Det er ingen planer om å etablere overgang i krysset på nåværende tidspunkt.
	Krysset Bronsestien/Skiftesvikveien	Mange biler som kjører fort. Mange møtende veier. Denne er nevnt av en gruppe eller enkeltpersoner i en gruppe	Det er ingen planer om å etablere overgang i krysset på nåværende tidspunkt.
	Krysset Harestadveien/ Harestadvika/Bronseveien	Her bør det komme fotgjengerovergang. Denne er nevnt av en gruppe eller enkeltpersoner i en gruppe.	Det er ingen planer om å etablere overgang i krysset på nåværende tidspunkt – vurderes i reguleringsplanen for Rogfast.
	Agatveien	Bilene kjører fort rundt svingen. Nevnt av flere grupper	Vegetasjonen ved svingen vedlikeholdes av kommunen. Det er ikke planer om flere endringer.
Fv.	Torvmyrveien i undergangen	Vanskelig å se om det	Oppmerking av

478	ved E 39	kommer noen. Nevnt av flere grupper.	kjøreretninger er utført i undergangen.
	Barlindveien	Bilene kommer fort ned gaten. Sykler kan også komme fort på gangfelt. Nevnt av flere grupper.	Det planlegges fortau og fartshumper skal reetableres i 2016.
	Røsslyngveien	Bilene kjører veldig fort. Denne er nevnt av en gruppe eller enkeltpersoner i en gruppe	Ingen planer om endring av veien på nåværende tidspunkt.
	Krysset Blålyngveien og Grødemveien	Uoversiktlig kryss, spesielt ved sykling. Denne er nevnt av en gruppe eller enkeltpersoner i en gruppe	Det er ingen planer om å etablere overgang i krysset på nåværende tidspunkt.
	Krysset Kongleveien og Barlindveien	Vanskelig å se om det kommer noen pga. vegetasjon. Bilene kommer fort, også syklistene kan komme fort. Denne er nevnt av en gruppe eller enkeltpersoner i en gruppe	Vedlikehold av vegetasjon følges opp på teknisk drift. Det er planlagt fortau i Barlindveien, Kongleveien, Furustien og deler av Sypressveien – utføres i løpet av 2016.
Fv. 480	Randabergveien ved Europris	Farlig overgang, ingen gangfelt. Registreringer fra Harestad/Grødem	Det er dialog mellom Statens vegvesen og kommunen for å vurdere tiltak.
Fv. 480	Krysset Dalveien og Randabergveien	Uoversiktlig kryss ift. gang- og sykkelveg. Må krysse vegen for å komme til busslomme. Nevnt av flere.	Det er dialog mellom Statens vegvesen og kommunen for å vurdere tiltak.
Fv. 480	Utkjørselen fra industriområdet ved Randabergveien	Farlig å krysse utkjørsel her. Registreringer fra Harestad/Grødem.	Det er dialog mellom Statens vegvesen og kommunen for å vurdere tiltak.
Fv. 480	Kryssing fra Raft mot gangsti til Randaberg VGS (fotballbaner etc.)	Stor trafikk. Skummelt å gå over. Mange biler og høy fart. Mangler fotgjengerfelt. Må vente lenge for å komme over veien. Mange registreringer.	Kryssing av vei er endret ved etablering av ny g/s-vei som er og undergang under Randabergveien.
Fv.	Krysset	Farlig kryss. Denne er	Krysset må vurderes

489	Randabergveien/Ryggveien	nevnt av en gruppe eller enkeltpersoner i en gruppe. Også deler av Ryggveien opp fra Randabergveien oppleves som farlig, smal og uten fortau.	ved reguleringsplan for tilstøtende område. Det er behov for ny plan for boligområdet, det er ønske om fortetting.
Fv. 480	Gangfeltet ved Harestad skole	Gangfelt over Randabergveien. De fleste stopper, men noen kjører litt for fort. Denne er nevnt av en gruppe eller enkeltpersoner i en gruppe.	Det er satt opp ekstra belysning ved gangfeltet, og skolen har også trafikkvakter ved skolestart.
Fv. 480	Randabergveien, undergang ved Rygghagen.	Skummel undergang. Vanskelig å se hvem som kommer (vinkling). Denne er nevnt av en gruppe eller enkeltpersoner i en gruppe.	Det planlegges tiltak som reduisering av vegetasjon og justering av speil slik at undergangen skal oppleves mer oversiktlig. Det vurderes belysning i undergangen.
	Busstoppen ved Jon Torbergssons vei.	Vanskelig å ha oversikt over biler i krysset. Mye trafikk og biler fra alle kanter. Nevnt av flere.	Det er etablert fotgjengeroverganger ved krysset. Det er ingen planer om endring på nåværende tidspunkt.
	Gangstien ved Visteveien (ved Nyvollveien krysset og over til Vistestølen området)	Savner fotgjengerfeltet som var her før. Denne er nevnt av en gruppe eller enkeltpersoner i en gruppe.	Det er etablert fotgjengerfelt ved krysset Nyvollveien over til Vistestøl-området.
	Gangstiene ut fra Nordheiå over Bøveien og over til Bøveistubben	Stor trafikk. Ikke gangfelt. En god del registreringer.	Det er dialog mellom Statens vegvesen og kommunen for å vurdere tiltak.
Fv. 478	Overgangen ved Harestad skole	Mye trafikk. Rask fart. Bilene tar ikke alltid hensyn til gående. Det burde ha vært trafikkvakter her. Nevnt av flere grupper	Skolen har gjort tiltak for å sikre overgang ved at elever står trafikkvakter og ekstra belysning.
Fv. 479	Ryggveien ved undergangen til E 39.	Mangler fotgjengerfelt. (For å krysse vegen som går	Ingen tiltak vurderes på nåværende tidspunkt –

		ut til E 39)	tas til vurdering i reg.planen til Rogfast.
	Bakken ned fra Goa skole til Kvernevikveien.	Mye biler, vanskelig å krysse veien. Ser ikke alltid bilene. En del registreringer.	Det er undergang ved skole og dobbeltsidig g/s-vei langs Kyrkjeveien fra skolen til krysset. Det er fotgjengere/ syklister som ferdes langs Kverneviksveien som skal krysse Kyrkjeveien, ikke de som skal til og fra skolen.
	Skolevei Farlig sving. Nestenulykker.	Svingen etter Vistnestunet på Vistnesveien. Denne er nevnt av en gruppe eller enkeltpersoner i en gruppe.	Kommunen og Statens vegvesen samarbeider for å etablere en g/s-vei for strekningen. Det er utarbeidet en reguleringsplan, men den mangler finansiering.
	Krysset Varheiskjæringen/Varheihagen	Skolevei. Uoversiktlig. Biler kommer ut fra smågater og bakfra. Må krysse veien/må ut i veien pga. folk på fortauet. Nevnt av flere grupper.	Ingen planer om endring av bredden på fortauet på nåværende tidspunkt.
	Kyrkjeveien – Undergang ved Goa skole	Skolevei Uoversiktlig. Fortsatt vanskelig, selv om det er kommet speil en vei. Denne er nevnt av en gruppe eller enkeltpersoner i en gruppe.	Det undersøkes om tiltak som reduisering av vegetasjon og justering av etablert speil gjør at undergangen oppleves mer oversiktlig for barna.

Det kommer frem i denne barnetråkk undersøkelsen at barn generelt opplever at biler og til dels også syklister kommer raskt inn i kryss og krysninger, men også at biler kjører raskt internt i boligfeltene.