

Stenungsunds
kommun

Trafiksäkerhetsplan



Typ av dokument Plan	Beslutat av Kommunstyrelsen	Beslutsdatum 2012-03-19	Diarienummer 0546/11
Dokumentägare	Giltighetstid	Framtagen av	Reviderad

Innehållsförteckning

Inledning	3
Syfte och mål	
Nollvisionen	
Trafikolyckor i kommunen	
Trafikmängder	
Barn	8
Nuläge	
Förslag till åtgärder	
Äldre/funktionshindrade	8
Nuläge	
Förslag till åtgärder	
Gående/cykel/moped	10
Nuläge	
Förslag till åtgärder	
Bil	13
Nuläge	
Förslag till åtgärder	
Hastighetssänkande åtgärder på lokalgator	
Kollektivtrafik	15
Nuläge	
Förslag till åtgärder	
Räddningstjänst	17
Beteendepåverkan	17
Förslag till åtgärder	
Åtgärder, sammanfattning och prioritering	18

Inledning

Syfte och mål

I december 2010 beslutade kommunfullmäktige i Stenungsund igenom förslaget till ny Trafiksäkerhetspolicy. Som en fortsättning på policyn gavs uppdraget att ta fram en ny trafiksäkerhetsplan för de kommande åren.

Trafiksäkerhetsplanen innehåller riktlinjer och handlingsplan för ökad trafiksäkerhet i kommunen i enlighet med målen i Trafiksäkerhetspolicyn och trafiksäkerhetsvisionen för Stenungsunds kommun. Trafiksäkerhetsplanen skall aktualiseras och uppdateras med ett intervall på ca 4 år.

”Stenungsunds kommun skall vara en kommun där allalätt tar sig fram genom säkra och trygga trafikmiljöer”

Trafiksäkerhetsvision

Trafiksäkerhetspolicyn för Stenungsunds kommun består av fyra inriktningsmål och tre mer långsiktiga effektmål.

Inriktningsmål:

- God planering vid framtagande av nya planer
- Värna om hög trafiksäkerhet på alla vägar i kommunen
- Ett vägnät med god standard
- Öka kunskap och engagemang

Långsiktiga effektmål:

- Färre trafikskadade
- Bättre tillgänglighet
- Ökad trygghet

Nollvisionen

Riksdagen antog 1997 Nollvisionen, en bild av en önskvärd framtid där ingen skall dödas eller skadas allvarligt i trafiken.

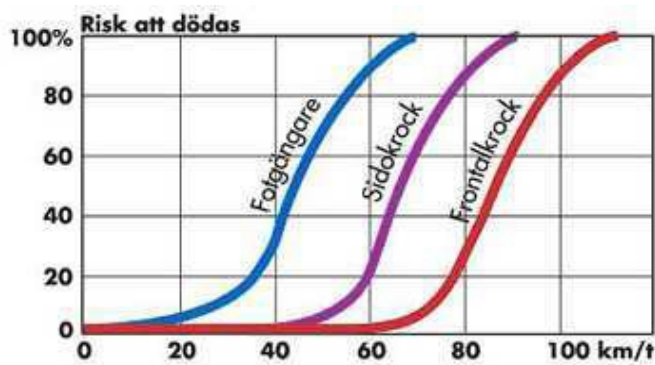
För att effektivisera trafiksäkerhetsarbetet så att Nollvisionen kan förverkligas beslutade riksdagen våren 2009 om nya etappmål och ett nytt systematiskt arbetssätt. Det nya etappmålet om en halvering av antalet dödade mellan år 2007 och år 2020 motsvarar max 220 dödade år 2020. Motsvarande etappmål för antalet allvarligt skadade är en minskning med 25 procent.

De prioriterade insatsområdena nedan utgör plattformen för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet inom Nollvisionen. De områden som kommunen konkret kan påverka är säkra kommunala GCM-passager och korsningar. Inom flera av de andra insatsområdena kan kommunen också bidra genom påverkansåtgärder och marknadsföring mm.

- Hastighetsefterlevnad
- Nyktra förare
- Bältesanvändning
- Hjälm användning

- Säkra fordon
- Säkra tunga fordon
- Säkra statliga vägar
- Säkra kommunala gator; GCM-passager
- Säkra kommunala gator; korsningar
- Snabb och adekvat räddning
- Utvilade förare
- Hög värdering av trafiksäkerhet

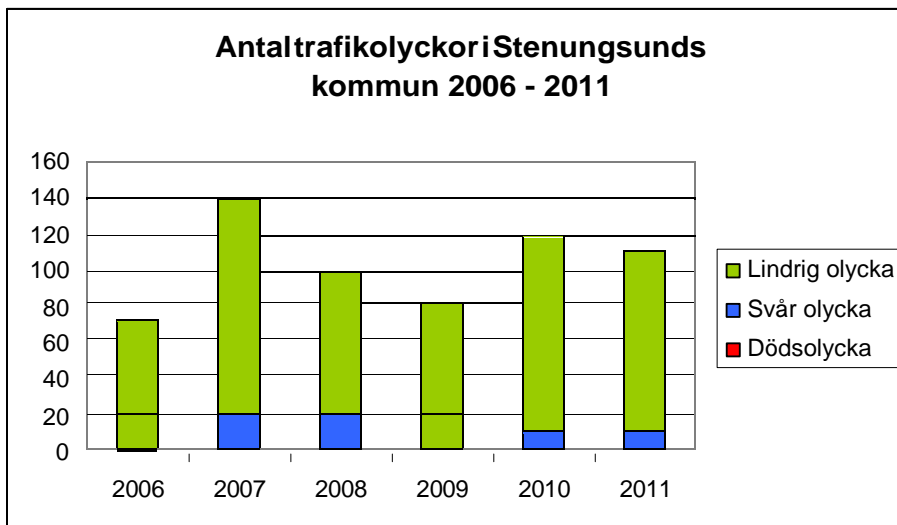
Om en trafikolycka inträffar är hastigheten det som påverkar skadegraden mest. Krockvårdskurvan visar på sambandet mellan hastigheten och risken att dödas vid en trafikolycka. Risken ökar dramatiskt i hastigheter över 30 km/h vid kollision mellan fotgängare och bil. Motsvarande gräns ligger på 50 km/h för sidokrock mellan bilar och 70 km/h för frontalkrock.



Krockvårdskurva. Källa: Trafikverket

En GCM-passager (GångCykelMoped) där fotgängare riskerar att bli påkörda av bilar kan räknas som säkert om hastigheten på minst 85 % av bilarna understiger 30 km/h (85-percentilen). En korsning mellan bilvägar kan anses säker om 85-percentilen ligger på högst 50 km/h.

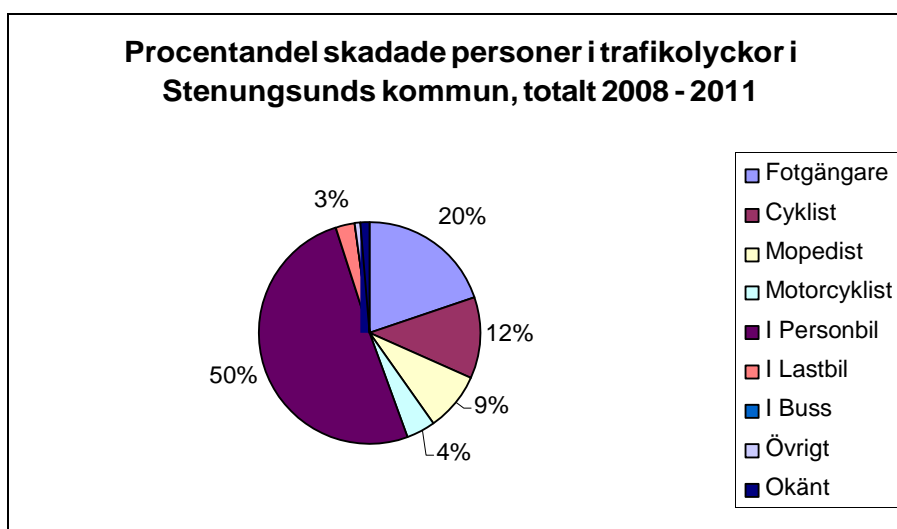
Trafikolyckor i kommunen



Källa: STRADA

I statistiken för trafikolyckor i kommunen kan man se att de lindriga olyckorna tycks ha ökat kraftigt 2007. Detta beror på att sjukvården började rapportera trafikolyckor det året. Före 2007 var det endast Polisen som rapporterade olyckor, då inträffade i verkligheten fler lindriga olyckor men de kom inte med i statistiken. 2010 och 2011 inträffade relativt många lindriga olyckor på grund av de is- och snörika vintrarna som ledde till många fallolyckor för fotgängare.

I diagrammet ovan ser man också att de allra flesta personer som skadas i en trafikolycka blir lindrigt skadade, dvs. att man i princip kan åka hem från sjukhuset samma dag. Av de olyckor som leder till svårt skadade personer inträffar de flesta på Trafikverkets vägar (E6 och väg 160 m fl). På kommunens vägar sker i huvudsak lindriga olyckor och någon enstaka svår olycka.



Källa: STRADA

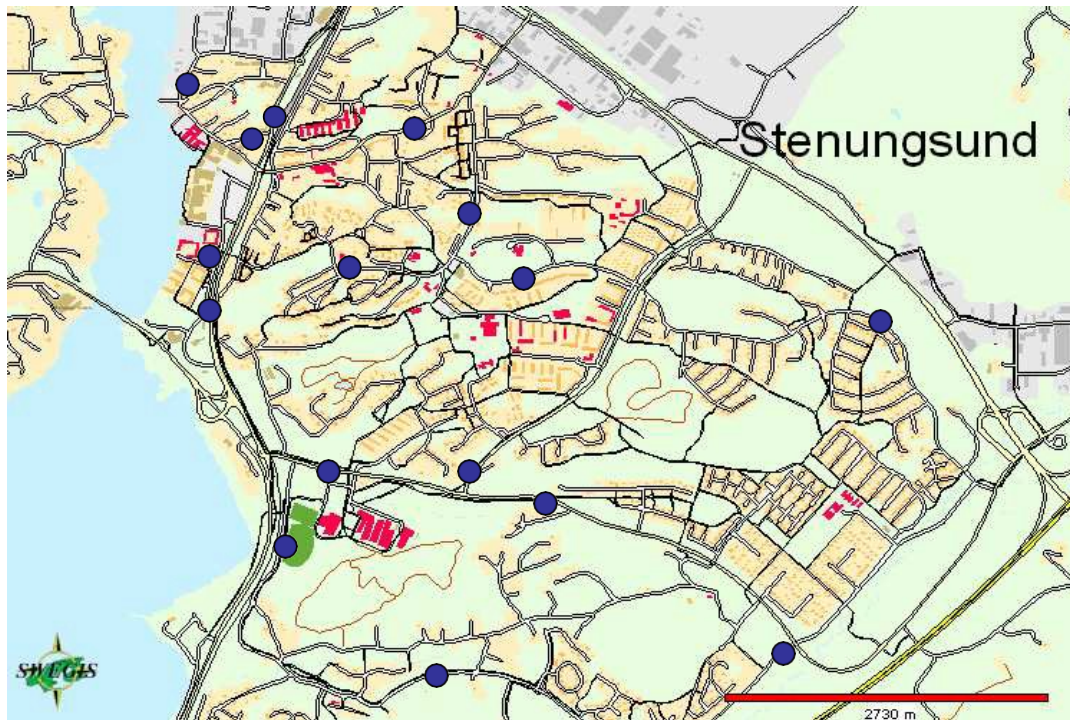
Hälften av dem som skadas som följd av en trafikolycka är bilister och knappt hälften är oskyddade trafikanter. Totalt har det under åren 2008 till och med 2011 skadats 469 personer i kommunen. Av de skadade fotgängarna är 95 % singelolyckor, alltså där man har halkat, ramlat eller snubblat av någon anledning helt på egen hand. Motsvarande andel singelolyckor är för cyklister 82 % och för personbil 41 %.

Trafikmängder

Kommunens vägar och enskilda vägar

Bil

Trafikmängden på de kommunala gatorna har sedan ett par år tillbaka mätts på ett tiotal platser per år. Tidigare mätningar har skett mer sporadiskt. På kartan och i tabellen nedan redovisas de senaste mätningarna av trafiken.



Punkter där trafiken har mätts de senaste åren.

Tabell över trafikmängder

Gata	Trafikmängd/dygn	Andel tung trafik (%)	Mätår
Inre Ringledden	4516	4	2008
Ucklumsvägen	4308	7	2010
Högenorumsvägen	875	8	2010
Uppegårdsvägen	4362	4	2010
Doterödsvägen	5372	5	2010
Strandvägen	2313	5	2010
Göteborgsvägen vid Statoil	15553	4	2010
Hallernaleden vid Snickarevägen	1894	4,5	2011
Hallernaleden vid Hallerna	980	5	2011
Hallernaleden vid Sundahallen	2162	8	2011
Ucklumsvägen vid Nösnäs	7216	7	2011
Yttre Ringledden	3961	0,5	2011
Nytorpshöjdsvägen	1253	2,5	2011
Stenunge Allé	3245	11,5	2011
CW Borgs väg	823	3	2011
Göteborgsvägen vid stationen	12436	4,5	2011
Anråsvägen, Stora Höga	1988	3	2010
Stora vägen, Stora Höga	1123	2	2010
Nolgärdesvägen, Stora Höga	721	9	2008
Kyrkebyvägen, Jörlanda	513	3	2010
Jörlandavägen, Jörlanda	511	3	2010
Vikevägen, Ödsmål	955	2	2010
Svenshögen	809	5	2008
Tvetenskolan	493	5	2008

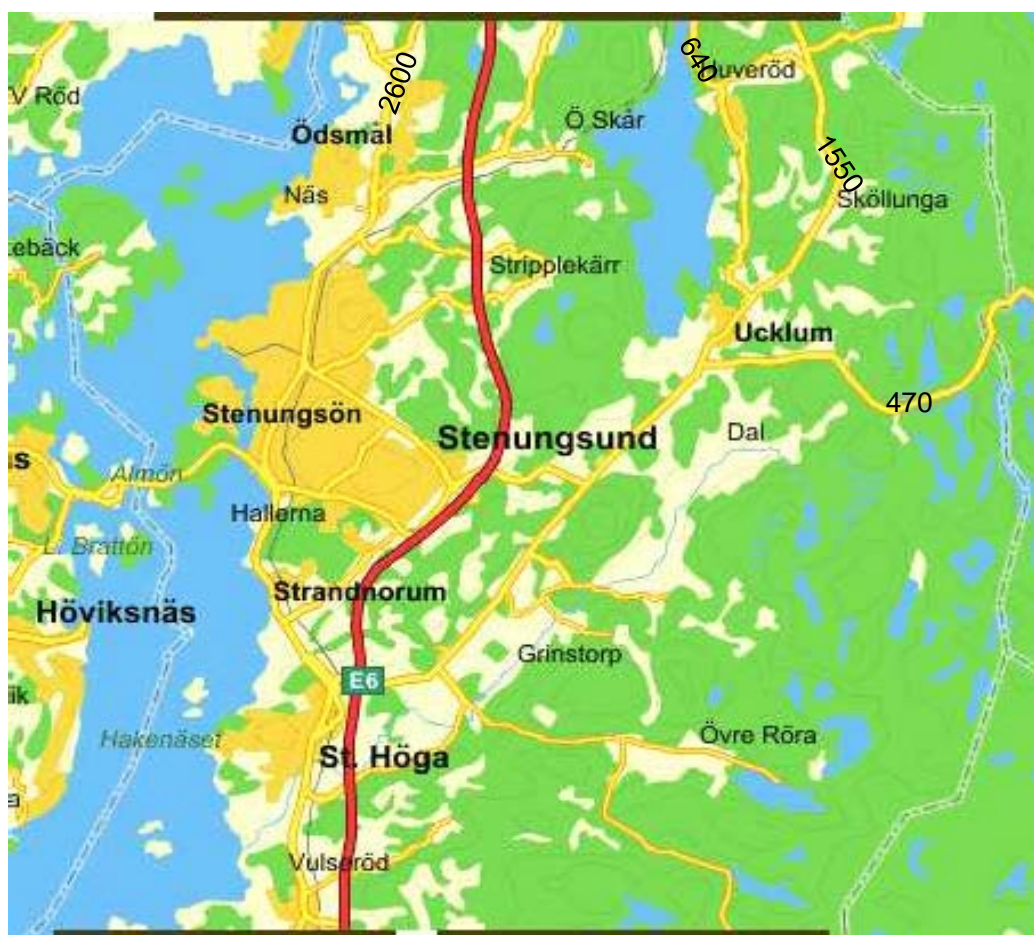
Trafikverket har räknat fram nyckeltal för förväntad trafikökning i regionen. För Stor-Göteborg (Stenungsund tillhör denna del) beräknas personbilstrafiken öka med 11% mellan 2006 och 2020, dvs 0,8% per år. Motsvarande siffra för lastbilstrafiken är 2,6% per år.

Cykel

Cykeltrafiken i kommunen har inte mätts ordentligt någon gång. Enstaka punktmätningar under ca en timma har genomförts på några platser, men detta ger ju inte ett tillförlitligt svar på den genomsnittliga cykeltrafiken, bara just vid det aktuella tillfället.

Trafikverkets vägar

I nedanstående karta ser man trafikmängden på några av Trafikverkets största vägar i kommunen.



Barn

Nuläge

Målpunkter för barn som trafikanter är till stor del skolor, förskolor, idrottsanläggningar och övriga fritidsaktiviteter. Även bostadsgator är viktiga mål för barn på väg till och från t ex lekplatser.

Grundskolor finns i Ödsmål, Ucklum, Jörlanda, Stora Höga, Spekeröd och flera i Stenungsund. Förskolor finns på samma ställen samt i Svenshögen.

Under 2011 skadades 15 barn (0-14 år) i trafiken i Stenungsunds kommun. Bland 15 – 17-åringarna skadades 13 stycken under 2011.

Barn har inte samma förutsättningar som vuxna att klara sig själva i trafiken. De är kortare och syns alltså inte lika bra och kan inte heller själva se andra trafikanter så lätt. Förmågan att uppfatta och överblicka situationer är inte heller fullt utvecklad. Därför bör områden runt barnens målpunkter, t ex skolor, vara så trafiksäkra att barnen själva ska kunna ta sig dit och därifrån säkert.

Där barn har behov av att korsa en gata i bestämda punkter bör passagerarna vara säkrade till att biltrafiken håller max 30 km/h. Om behovet av att korsa gatan är utspritt över en längre sträcka bör hela sträckan vara 30 km/h.

Många föräldrar skjutsar idag sina barn till skolan, ofta på grund av att trafikmiljön kring skolan uppfattas som farlig.

Förslag till åtgärder

Inventering av skolvägar

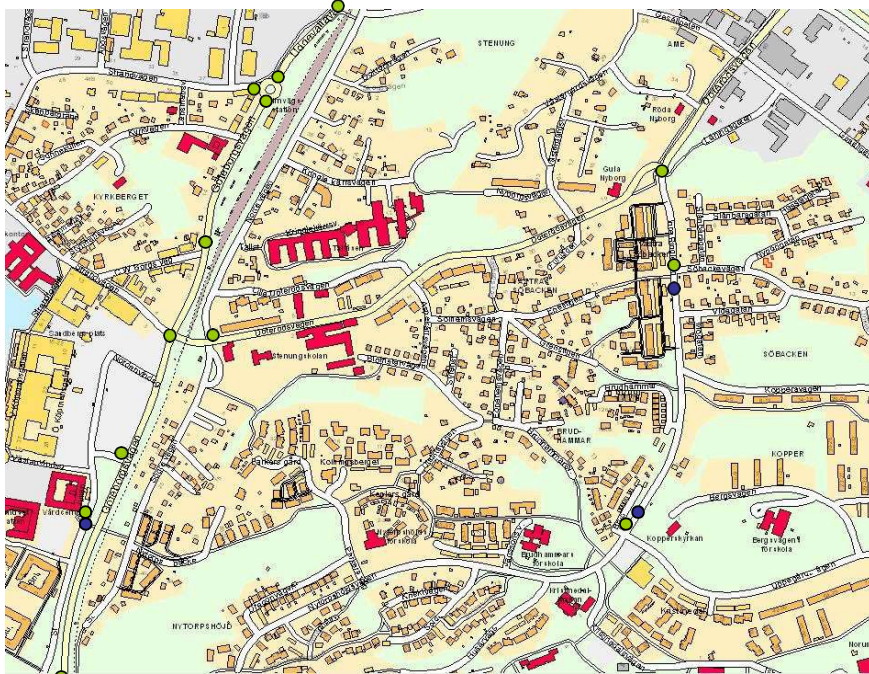
Skolvägar och områdena runt skolorna i kommunen bör inventeras tillsammans med elever, föräldrar och skolpersonal. De ställen som uppfattas som trafikfarliga av många bör resultera i en bruttolista över önskvärda åtgärder. Åtgärder utifrån listan tas varje år med i verksamhetsplaneringen.

Äldre/funktionshindrade

Nuläge

Antalet äldre i Stenungsund blir fler och fler. Behoven för äldre och funktionshindrade sammanfaller mycket med behoven hos övriga oskyddade trafikanter men med större tyngd på tillgänglighetsanpassade hållplatsytor och övergångsställen. Många övergångsställen i centrala Stenungsund och några hållplatser är redan tillgänglighetsanpassade.

Västtrafik har lämnat en lista till kommunen med hållplatser som har fler än 100 påstigande per dag. Dessa hållplatser skall i första hand tillgänglighetsanpassas och flera av dem är redan åtgärdade eller på gång att åtgärdas.



Karta tillgänglighetsanpassade hållplatser (blå prick) och övergångsställen (grön prick).

Om gatornas fysiska utformning är tillgänglighetsanpassad, dvs. utan kantstenar, inga kraftiga lutningar mm, kan många äldre och funktionshindrade klara sig på egen hand i trafiken och kan t ex använda sig av Närbussen i stället för färdtjänst eller vanlig kollektivtrafik i stället för Närbuss.



Förslag till åtgärder

Tillgänglighetsanpassning av övergångsställen och passager

För att öka framkomligheten för äldre/funktionshindrade bör passager och övergångsställen fortsätta att byggas om och tillgänglighetsanpassas.

Hållplatserna Oasen, Hasselbackevägen, Uppegårdsvägen och Yttre Ringleden (kommunen ansvarig)

Dessa hållplatser har många resande och bör byggas om och tillgänglighetsanpassas.

Hållplats Doterödsvägen (kommunen ansvarig)

I området runt Doterödsvägen bor många äldre och en ombyggnad av denna hållplats skulle hjälpa många äldre att kunna ta bussen i stället för färdtjänst eller närbuss.

Hållplats Stenungsunds station (kommunen ansvarig)

Antalet hållplatser behöver utökas och antalet resenärer kommer att öka på grund av omstrukturering av andra hållplatser och trängselskatt i Göteborg 2013. Hållplatserna måste byggas om innan ett nytt resecentrum byggs 2018-2020.

Hållplats Stenungs torg (Citycon ansvarig)

Hållplatsen har många resande och bör byggas om. Hållplatsen ligger på Citycons mark och därför ansvarar de för att tillgänglighetsanpassa hållplatsen.

Gående/cykel/moped

Nuläge

De flesta målpunkter för gångtrafikanter, cyklister och mopedister är samma men skiljer sig åt beroende på hur långt från startpunkten de ligger. För en cyklist är 5 km en sorts maxgräns för vad de flesta tycker är en rimlig sträcka att cykla. Motsvarande sträcka för en gångtrafikanter är naturligtvis betydligt kortare och för mopedisten är den längre.

Målpunkterna är väldigt utspridda men med tyngdpunkt i de centrala delarna av tätorten. Stenungs torg, Sundahallen, ishallen, skolorna, Borealis, Akzo och Hogia är några av de större målpunkterna i kommunen.

”Trafiksystemet skall utformas och planeras så att oskyddade trafikanter ges möjlighet att med lätthet ta sig till viktiga mål. Det långsiktiga målet är att kommunens tätorter skall bindas samman med cykelvägar. Inom Stenungsund skall det finnas sammanhängande cykelvägar från bostadsområdena och in till centrum.”

Ur Trafiksäkerhetspolicyn

Ett bra utformat och sammanhållet cykelvägnät medför att det känns naturligt att välja att gå och cykla istället för att ta bilen. Samhället blir mer levande och miljön förbättras också. Dessutom är det ur hälsosynpunkt positivt att välja cykeln istället för bilen.

På samma sätt som för barns behov bör enskilda passager över en gata vara säkrade till att biltrafiken håller max 30 km/h. Om behovet av att korsa gatan är utspritt över en längre sträcka bör hela sträckan vara 30 km/h.

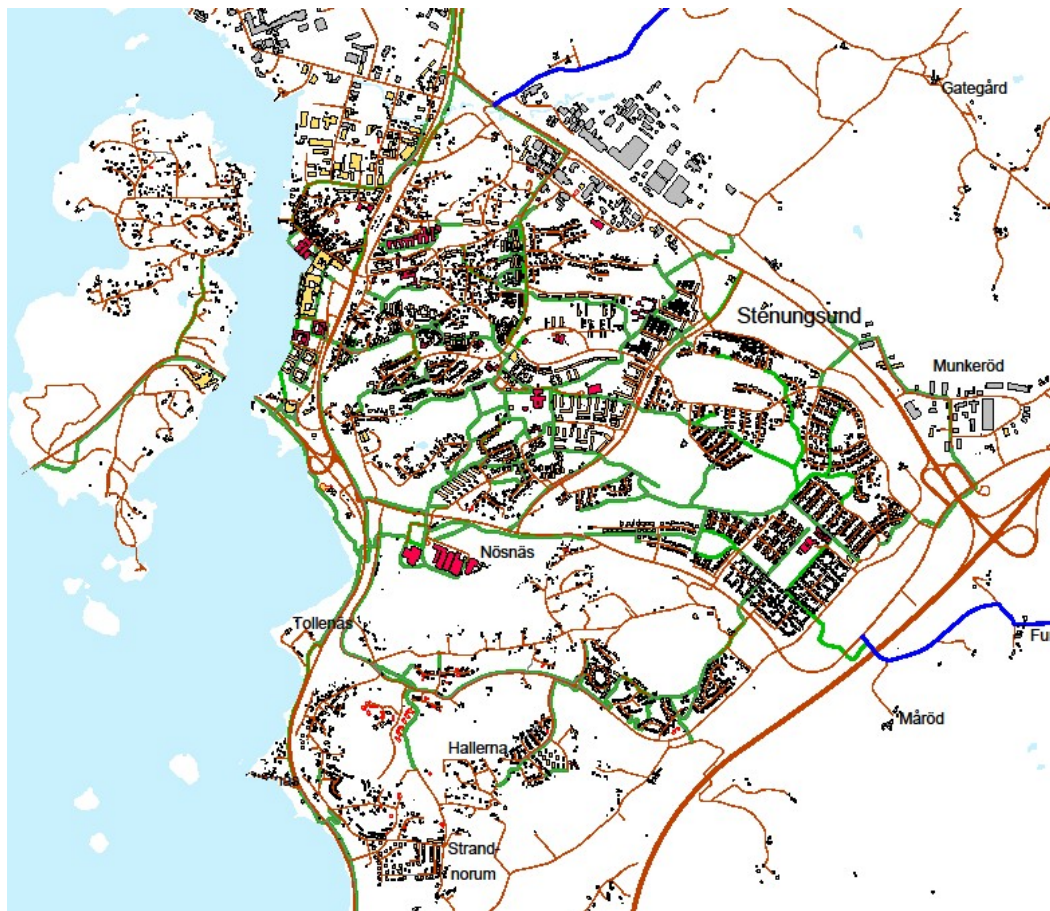
Järnvägen som löper genom hela Stenungsund innebär ett hinder för de oskyddade trafikanterna. Idag finns många passager över järnvägen men med väldigt skiftande standard och säkerhet. I hela kommunen finns mellan 35-40 korsningar med järnvägen beroende på om man räknar med jordbruksvägar mm. I Stenungsund mellan Industrivägen i norr och Nösnäs i

söder finns nio ställen att passera järnvägen för gång och cykel varav tre är planskilda antingen över eller under spåren. Gångbron över spåren vid stationen är endast för fotgängare.

Viktigt för trafiksäkerheten och tryggheten är att bra belysning finns längs alla cykelvägar, vid gc-tunnlar och övergångsställen samt att sikten i kurvor och korsningar inte skymms av buskar och träd.

Mopeder har ibland ansetts som en säkerhetsrisk på cykelvägar. Många tycker att de kör för snabbt och låter mycket. Det finns två sorters mopeder, klass 1 och 2. Moped klass 1 får enbart köra på bilvägar och klass 2 får köra både på bilväg och på cykelväg. Om man skulle införa ett förbud för moped klass 2 på cykelvägar skulle detta innebära att 15-åringar utan bilkörkort skulle tvingas ut på bilvägarna. Detta skulle troligtvis leda till högre trafiksäkerhetsrisk än den risk som finns idag med mopeder på cykelvägar. Polisen skulle dessutom omöjligen ha resurser för att övervaka att mopedförbud på cykelvägar följs.

Under åren 2008-2011 skadades totalt 45 mopeder i kommunen. Av dessa var 30 mellan 15-17 år och 23 stycken var singelolyckor.



Karta befintligt cykelvägnät (gröna linjer)

Förslag till åtgärder

Cykelplan

En cykelplan bör göras för att mer ingående upptäcka och synliggöra farliga punkter och brister i befintligt cykelvägnät samt göra ett förslag på framtida utbyggnads- och ombyggnadstakt. För att minska antalet fallolyckor för gående och singelolyckor för cyklister är det viktigt att hålla en hög och jämn kvalitet på ytbeläggningen och skötseln av gång- och cykelvägarna. Vid snöröjning skall cykelvägarna prioriteras högt. *(Kommunen ansvarig)*

Utredning av gång- och cykelpassager över järnvägen

I samband med att en eventuell planskild korsning med järnvägen byggs för biltrafiken skapas planskildhet även för gång- och cykeltrafiken. Ytterligare möjligheter till planskildhet eller andra säkerhetshöjande åtgärder för gång och cykelpassager över järnvägen i andra punkter bör övervägas/utredas. *(Trafikverket + kommunen ansvarig)*

Lv 770, Ödsmål. Bygg separerad gc-väg mellan Krontofta och Kolhättan (Trafikverket + kommunen ansvarig)

Lv 770 har 70 km/h och är mycket smal och krokig på denna sträcka och tidvis går det mycket trafik i hög hastighet som skall till färjan. Dessutom går Röd Express numera längs denna sträcka. För att underlätta arbetscykelpendling och fritidscyklning och öka trafiksäkerheten bör en separat cykelbana byggas.

Lv 660, Svenshögen. Bygg separerad cykelväg från Svenshögen till badplatsen (Trafikverket + kommunen ansvarig)

Vägen från Svenshögens samhälle till badplatsen vid Hällungen behöver kompletteras med separat cykelbana för att öka trafiksäkerheten då många under sommartid cyklar till badplatsen och hastigheten på trafiken är hög. Vägen är dessutom ganska smal.

Lv 650, Ucklum. Förläng befintlig cykelväg söder om Ucklum till bensinstationen (Trafikverket + kommunen ansvarig)

För att underlätta barns cyklande till skolan i Ucklum bör befintlig cykelväg förlängas från där den idag slutar söder om samhället och fram till bensinstationen vid Härgusseröd.

Bagarevägen, Jörlanda. Bredda trottoaren till cykelväg (Trafikverket + kommunen ansvarig)

Många använder trottoaren längs Bagarevägen som cykelväg idag. Trottoaren är för smal för cykeltrafik och behöver breddas för att uppnå godtagbar cykelvägsstandard.

Vallenvägen, Stora Höga. Bredda trottoar till cykelväg (Trafikverket + kommunen ansvarig)

För att skapa en säker skolväg för skolelever mellan Spekeröd och Stora Höga behövs en ny cykelväg längs Vallenvägen. I dagsläget måste eleverna ta sig över en oöversiktlig järnvägsövergång. Järnvägsövergången bör stängas eller förses med ljus/ljudsignaler pga att tåget annars måste tuta där och många boende runt omkring är drabbade av för höga bullernivåer.

Åtgärdsförslagen i denna lista för gång/cykel ligger längs Trafikverkets vägar men kommer troligtvis inte att prioriteras av Trafikverket. Kommunen kan då gå in och ta över som ansvarig och samtidigt ansöka om medfinansiering från Trafikverket.

Vid eventuell ihopkoppling av VA-nätet med Kungälv kommun skall man överväga att samtidigt bygga ut gång- och cykelväg mellan Jörlanda och Kode.

Bil

Nuläge



Karta befintliga hastighetsbegränsningar (grön=30 km/h, rosa="skol-30", blå=50 km/h, gul=70 km/h, röd=110 km/h)

Bilvägnätet kan delas upp i huvudvägnät och lokalvägnät där huvudvägnätet definieras som antingen genomfart, infart eller länk mellan ortens olika områden. Lokalvägnätet motsvarar gatorna inom områdena.

"Biltrafikens framkomlighet skall vara hög längs det övergripande huvudvägnätet."

Ur Trafiksäkerhetspolicyn

På det övergripande huvudvägnätet bör bilarnas framkomlighet prioriteras och på övrigt huvudvägnät och lokalvägnätet prioriteras de oskyddade trafikanternas behov av säkra passager, hastigheter mm.

I Stenungsund finns tre korsningar med järnvägen för bilar, alla tre i samma plan som järnvägen.



Korsningen Göteborgsvägen/Strandvägen.

Förslag till åtgärder

Införande av nya hastighetsgränser (Kommunen ansvarig)

Under 2011 genomfördes en analys av bilvägnätet som kallas "Rätt fart i staden". Analysen resulterade i ett förslag på hastighetsgränser på alla gator grundat på befintlig fysisk utformning, de oskyddade trafikanternas situation, hinder i vägområdet, bebyggelse mm. Efter analysen kan man ta ställning till i vilken omfattning kommunen skall genomföra föreslagna nya hastighetsgränser. Analysen bygger på att man kan använda sig av de nya hastighetsgränserna 40, 60 och 80 km/h förutom de vanliga 30, 50 och 70 km/h.

Genomgång av större korsningar (Kommunen ansvarig)

En genomgång av större korsningar i kommunen bör göras för att utreda var det finns behov av t ex cirkulationsplats med avseende på kapacitet, olycksbild, framkomlighet mm.

Göteborgsvägen, Stenungsund. Cirkulationsplats (Kommunen + Citycon ansvarig)

För att skapa ett bra flöde för biltrafiken in på Stenungs torg kan en cirkulationsplats byggas i korsningen mellan Göteborgsvägen och Stenunge allé. Platsen består av två trevägskorsningar som eventuellt kan byggas ihop till en cirkulationsplats. Idag är det viss köbildning vid högtrafik.

Stenungsund. Planskild korsning med järnvägen (Trafikverket + kommunen ansvarig)

För att säkerställa framkomligheten över järnvägen i Stenungsund bör en planskild korsning byggas antingen vid Industrivägen eller vid Ucklumsvägen. Räddningstjänsten är starkt beroende av att snabbt kunna ta sig över järnvägen vid en olycka eftersom brandstationen ligger på ena sidan och centrum och flera av industrierna på den andra sidan järnvägen. Utredning pågår om placering av planskild korsning.

Göteborgsvägen, Stenungsund. Framkomlighetsåtgärder (Kommunen ansvarig)

I signalkorsningen mellan Göteborgsvägen/Strandvägen/Doterödsvägen är det idag framkomlighetsproblem vid högtrafik. Långa köer bildas främst längs Göteborgsvägen norrifrån. I samband med ombyggnad av Snippenområdet bör framkomlighetsåtgärder göras i denna korsning.

Hallerna, Stenungsund. Trafikutredning (Kommunen ansvarig)

I samband med planering av nya bostadsområden på Hallernaområdet skall en trafikutredning göras för att utreda och klargöra flöden på anslutningsvägarna runt området.

Getskärs camping, Stora Höga. Trafikutredning (Kommunen ansvarig)

En trafikutredning bör göras för området kring Getskärs camping för att lösa ut- och infarter till området då befintlig detaljplan kommer att genomföras/byggas.

Hastighetssänkande åtgärder på lokalgator

För att skapa en trygg och säker miljö på bl a bostadsgator kan de boende i samråd med kommunen beviljas tillstånd att ställa ut blomlådor på gatan som hastighetsdämpande åtgärd.

Vid planering av nya områden bör utformningen göras på ett sådant sätt att trafiken tvingas hålla låg hastighet.

För att kommunen skall överväga att bygga hastighetsdämpande åtgärder på en lokalgata bör flera av följande kriterier vara uppfyllda:

- Genomgående trafik
- Oskyddade trafikanter rör sig på gatan, dvs. det finns ingen trottoar eller cykelbana
- Medelhastigheten överstiger 35 km/h
- Gatan ligger i direkt anslutning till förskola eller låg/mellanstadieskola

Kollektivtrafik

Nuläge

Kollektivtrafiken i Stenungsunds kommun bedrivs av Västtrafik. Stenungsund har tåg, tre tätortslinjer, industribuss, närbuss samt ett antal regionala busslinjer och expressbusslinjer.

Tågtrafiken stannar på hållplatserna Svenshögen, Stenungsund och Stora Höga. Under högtrafik går tågen mellan Stenungsund och Göteborg varje halvtimme och övrig tid en gång i timman. Expressbussen till Göteborg går varje kvart i högtrafik.

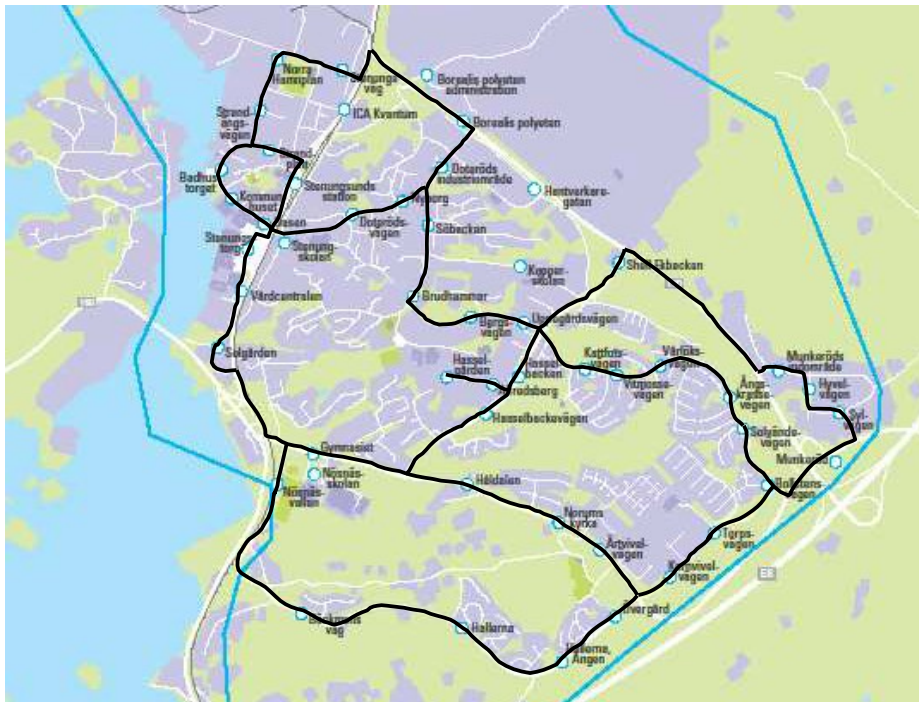
Kollektivtrafikprogrammet K2020 tar avstamp i GRs ambition att skapa en stark och långsiktigt hållbar region. Målet med arbetet med K2020 är att 40 % av resorna i Göteborgsområdet ska göras med kollektivtrafik senast år 2025. För att inte den ökande trafiken ska köras med bil och leda till framkomlighets- och trafiksäkerhetsproblem så måste tågresorna öka med en faktor 4,2 och bussresorna med en faktor 2,0 fram till 2025 jämfört med 2008 för att uppnå målet. För Stenungsunds del innebär detta en ökning av kollektivtrafikresorna från ca 6000 resor per dag 2008 till 16000 resor per dag år 2025.



Järnvägsövergången vid Strandnorum

Stenungsund planerar inför den kommande 10-årsperioden både ett nytt resecentrum och kraftig utbyggnad av idrottsområdet kring Sundahallen. Detta kommer leda till att de blir de största målpunkterna i kommunen och får därmed till följd kraftigt förändrade trafikströmmar. För att få så många som möjligt att ta kollektivtrafiken istället för bilen från bostaden till resecentrum så måste den lokala busstrafiken ses över och anpassas i största möjliga mån till ankomst/avgångstider på resecentrum. Vid både resecentrum och Sundahallen bör stor vikt läggas på att underlätta att ta sig dit med cykel.

En utredning pågår angående placering av planskild korsning med järnvägen och ett nytt resecentrum. Kollektivtrafiken behöver mer utrymme i ett resecentrum och samordningen och bytestrafiken med Tjörn/Orust behöver utökas.



Karta tätortsbusslinjer Stenungsund

Förslag till åtgärder

Se förslag på tillgänglighetsanpassning av hållplatser under rubriken *Äldre/funktionshindrade*.

Pendelparkeringar

Inför att Göteborg kommer att införa trängselskatt 2013 bör kommunens pendelparkeringar ses över och utökas eftersom antalet resande med kollektivtrafiken troligtvis kommer att öka ganska kraftigt. Ett projekt pågår där Västtrafik i samarbete med kommunerna planerar och bygger nya och utökar befintliga pendelparkeringar.

I samband med större ombyggnadsprojekt bör behovet av och möjligheter till separat busskörfält övervägas.

Räddningstjänst

Brandbilar och ambulanser finns sedan 2010 på samma ställe på Gesällgatan. Polisstationen finns på Stenungs torg.

Framkomligheten på det övergripande huvudvägnätet bör hållas god så att Räddningstjänsten snabbt kan komma fram vid utryckning. Även här utgör järnvägen genom centrum en stor barriär då brandstationen och flera av de stora industrierna och Stenungs torg ligger på olika sidor av järnvägen. En planskild korsning med järnvägen skulle säkra framkomligheten för räddningstjänsten vid en större olycka.

Beteendepåverkan

För att öka trafiksäkerheten i samhället är det viktigt att inte bara fokusera på den fysiska miljön. En stor del av trafiksäkerheten utgörs av människors inställning och kunskap om trafiksäkerhet. Genom att göra insatser som påverkar människors beteende i trafiken kan säkerheten höjas ytterligare.

Kommunens anställda bör vara förebilder i trafiken och uppträda på ett trafiksäkert sätt. I kommunens plan för kommunala fordon står bl a att anställda vid färd i kommunens fordon skall vara nyktra, följa regler, och genom sitt körsätt och sitt övriga beteende uppträda som en förebild i trafiken. Inför köp av nya fordon skall också övervägande göras om krav på t ex hastighetsbegränsningssystem skall ställas.

Barn och skolungdomar är en extra utsatt grupp i trafiken. Kommunen bör därför ha ett löpande samarbete med skolorna och verka för att trafiksäkerhet bör ingå som en naturlig del i skolarbetet. Vandrande skolbuss är ett exempel på trafiksäkerhetsarbete för skolan. Barnen får motion när de går tillsammans med en vuxen till skolan och det blir färre bilar utanför skolan som skall lämna och hämta elever i en ofta lite kaotisk trafiksituation.

Genom att göra en fördjupad studie av trafikolyckorna som har skett i kommunen kan man se om det är någon olycksorsak som är dominerande, någon orsak som ofta drabbar barn eller äldre osv. På detta sätt kan man genomföra riktade insatser via t ex radio och tidningar till den grupp som är drabbad. Det kan gälla trafiknykterhet, hastighetsöverträdelser, bältesanvändning mm. Användningen av cykelhjälm kan ganska enkelt mätas och resultatet kan presenteras i media tillsammans med information om vikten att använda hjälm.



Annons från Skolbarnens trafikkalender 2011

Ett av räddningstjänstens nio mål för deras så kallade snabbinsatsstyrka är ökad trafiksäkerhet. Snabbinsatsstyrkan kan hjälpa kommunen med t ex tillståndsmätningar med avseende på trafikfarliga platser, informera allmänheten i trafiksäkerhet på en olycksplats mm.

Ett samarbete med polisen bör också eftersträvas då kommunen t ex kan ge tips på gator som behöver hastighetsövervakas och polisen kan uppmärksamma kommunen på trafikfarliga platser mm.

Förslag på åtgärder

På egna ben

På egna ben är ett projekt som vänder sig till skolbarn i årskurs 4-6 och syftar till att barnen i större utsträckning ska gå eller cykla till skolan i stället för att bli körda med bil. GR (Göteborgsregionens kommunalförbund) och Göteborg har ett färdigt koncept som nu är färdigt att användas av alla kommuner i regionen.

Fördjupad studie av trafikolyckor

En fördjupad studie av trafikolyckor i kommunen kan hjälpa till att se var riktade påverkansinsatser kan ge störst effekt på olycksbilden.

Åtgärder, sammanfattning och prioritering

Kostnadsberäkning och tidsplanering för de olika åtgärderna sker i samband med budgetarbetet och verksamhetens detaljplanering för respektive år.

Förslag på mindre åtgärder inom trafiksäkerhetsområdet som kommer upp på kommunalstämorna bedöms och tas med i verksamhetens årsplanering. Många av trafiksynpunkterna på kommunalstämorna handlar om drift och underhåll av gatorna. Dessa frågor är mycket viktiga för trafiksäkerheten och underhållet av speciellt gång- och cykelvägar bör prioriteras mycket högt. Det är där många av olyckorna med skyddade trafikanter inträffar.

Alla åtgärder och utredningar i listorna är angelägna och viktiga att genomföra. En prioritering har ändå gjorts för att underlätta planeringen. En prioritering på 1, 2 eller 3 har använts där prioritet 1 är de som först ska genomföras.

I Trafiksäkerhetspolicyn står att särskild vikt i trafiksäkerhetsarbetet bör läggas på åtgärder för barn, äldre/funktionshindrade och oskyddade trafikanter.

Utredningar

Utredning	Prioritering
Inventering av skolvägar och områdena runt skolorna	2
Cykelplan	1
Utredning av gång- och cykelpassager över järnvägen	2
Införande av nya hastighetsgränser	3
Genomgång av större korsningar	3
Trafikutredning Hallernaområdet	1 (pågår)
Trafikutredning Getskärs camping	2
På egna ben	1
Fördjupad studie av trafikolyckor	2

Fysiska åtgärder

Plats	Åtgärd	Prioritering
Oasen	Tillgänglighetsanpassning av hållplats	1
Hasselbackevägen	Tillgänglighetsanpassning av hållplats	2
Uppegårdsvägen	Tillgänglighetsanpassning av hållplats	2
Yttre Ringleden	Tillgänglighetsanpassning av hållplats	2
Doterödsvägen	Tillgänglighetsanpassning av hållplats	3
Stenungsunds station	Utökning av antalet hållplatser samt tillgänglighetsanpassning.	1
Stenungs torg	Tillgänglighetsanpassning av hållplats	2
	Tillgänglighetsanpassning av övergångsställen och passager	2
Lv 770	Bygg separerad gc-väg mellan Krontofta och Kolhättan	1
Lv 660	Bygg separerad cykelväg från Svenshögen till badplatsen	2
Lv 650	Förläng befintlig cykelväg söder om Ucklum till bensinstationen	3
Bagarevägen	Bredda trottoaren till cykelväg	3
Vallenvägen	Bredda trottoaren till cykelväg eller bygg ljus/ljud-signaler	2
Göteborgsvägen	Bygg cirkulationsplats i korsningen med Stenunge Allé	2
?	Bygg planskild korsning med järnvägen	2
Göteborgsvägen	Framkomlighetsåtgärder i signalkorsningen med Strandvägen/Doterödsvägen	2
	Pendelparkeringar	1 (pågår)