



Trafikkulucker og -uhell på E39

Kartlegging av trafikkulucker og -uhell
på E39 mellom Sandnes og Stavanger

STATENS VEGVESENS RAPPORTER

Nr. 909



Tittel

Trafikkulukker og -uhell på E39

Undertittel

Kartlegging av trafikkulukker og -uhell på E39 mellom Sandnes og Stavanger

Forfatter

Hans Bjørnar Tunheim

Avdeling

Transport vest

Seksjon

Transportforvaltning vest 2

Prosjektnummer**Rapportnummer**

909

Prosjektleder**Godkjent av**

Bjarte Børtveit

Emneord

Trafikkulukker, trafikkuhell, E39, motorveg, Rogaland, Stavanger, Sandnes

Sammendrag

Statens vegvesen bestemte hausten 2022 å sjå nærare på omfanget av trafikkulukker og -uhell på E39 Motorveien mellom Sandnes og Stavanger. Kartlegginga har vist at det var ein vesentleg auke i talet på trafikkulukker og -uhell på denne strekninga i 2021 og 2022, og at dei sørgåande køyrefelta nord for Hinnakrysset var mest utsett. Størsteparten av auken skjedde mellom september 2021 og oktober 2022, i ein periode kor òg trafikkmengda auka. Funn i kartlegginga tyder samtidig på at tala på trafikkulukker og -uhell auka meir enn kva ein skulle forventa ut frå auken i trafikkmengde åleine.

Title

Traffic accidents and incidents on the E39

Subtitle

Mapping of traffic accidents and incidents on the E39 between Sandnes and Stavanger

Author

Hans Bjørnar Tunheim

Department

Transport Western Norway

Section

Transport Management Western Norway 2

Project number**Report number**

909

Project manager**Approved by**

Bjarte Børtveit

Key words

Traffic accidents, traffic incidents, E39, motorway, Rogaland, Stavanger, Sandnes

Summary

The Norwegian Road Administration decided in autumn 2022 to take a closer look at the extent of traffic accidents/incidents on E39 Motorveien between Sandnes and Stavanger. The mapping has shown that there was a significant increase in the number of accidents/incidents in 2021 and 2022, and that the southbound lanes north of Hinnakrysset were most exposed. Most of the increase occurred between September 2021 and October 2022, during a period when the amount of traffic also increased. Findings indicate at the same time that the number of accidents/incidents has increased more than would be expected from the increase in traffic volume alone.

Innholdsliste

| | |
|--|----|
| Samandrag | 4 |
| 1. Innleiing | 5 |
| 2. Framgangsmåte og avgrensingar | 5 |
| 2.1. Trafikkulukker og –uhell..... | 5 |
| 2.2. Trafikkmengde | 7 |
| 3. Funn | 7 |
| 3.1. Trafikkulukker og –uhell..... | 7 |
| 3.2. Samanlikning av trafikkmengde og trafikkulukker/–uhell..... | 14 |
| 4. Drøfting og konklusjonar | 22 |
| 4.1. Overordna tal | 22 |
| 4.2. Moglege årsaker og bakanforliggende faktorar | 22 |
| 4.3. Tiltak..... | 25 |

Samandrag

Statens vegvesen bestemte hausten 2022 å sjå nærare på omfanget av trafikkulukker og –uhell på E39 Motorveien mellom Sandnes og Stavanger. Kartlegginga har vist at det var ein vesentleg auke i talet på trafikkulukker og –uhell på denne strekninga i 2021 og 2022, og at dei sørgåande køyrefelta nord for Hinnakrysset var mest utsett. Størsteparten av auken skjedde mellom september 2021 og oktober 2022, i ein periode kor òg trafikkmengda auka. Funn i kartlegginga tyder samtidig på at tala på trafikkulukker og –uhell auka meir enn kva ein skulle forventa ut frå auken i trafikkmengde åleine.

Me kan ikkje seia noko sikkert om årsakene bak trafikkulukkene og –uhella på E39 Motorveien mellom Sandnes og Stavanger, eller fastslå kva auken i talet på kvardagsulukker og –uhell dei siste par åra skuldast. Tilbakevendinga til ein meir normal og samtidig meir kompleks trafikksituasjon, etter fleire års anleggsarbeid i samband med Ryfast og Auglendstunnelen, kan ha vore éin medverkande årsak. Blending av låg sol, distraksjon frå skjermbruk, auka risikotaking etter pandemien og trøytteleik er andre faktorar som kan ha medverka.

Det blei nyleg etablert eit system for tilfartskontroll på den sørgåande påkøyringsrampen til motorvegen ved Schankeholen i Stavanger. Dette er eitt tiltak som forhåpentleg vil bidra til betre framkome og førebygga trafikkulukker og –uhell i tida framover. Det er planar om at tilsvarande tilfartskontrollsystem skal implementerast ved resten av påkøyringsrampene sørover på motorvegen dei komande åra.

Me vil fylgja nøye med på korleis situasjonen utviklar seg framover og eventuelt undersøka om det kan gjerast andre tiltak for å førebygga trafikkulukker og trafikkuhell og halda motorvegen mest mogleg open. Samtidig vil me oppmoda alle trafikantar om å vera ekstra påpasselege ved ferdsel på dei sørgåande køyrefelta nord for Hinnakrysset, og spesielt på kvardagar om våren og hausten kor denne kartlegginga har vist ein forholdsvis betydeleg høgare frekvens av trafikkulukker og –uhell enn elles. Me vil òg oppmoda alle som kan om å vurdera å leggja køyreturane til andre tider på døgnet enn i den verste rushtrafikken om ettermiddagen.

1. Innleiing

Det har vore ein del merksemd kring trafikkulukkene og –uhella som har skjedd på E39 Motorveien det siste halve året. Bakgrunnen er truleg ei gjengs oppfatning om at det skjer fleire ulukker og uhell nå enn før på denne vegen.

Statens vegvesen skal jobba aktivt for å halda riksvegane opne og trygge året rundt, slik at trafikantane kan få ein enklare reisekvardag og kjem fram i tide. Statens vegvesen bestemte derfor hausten 2022 å sjå nærare på omfanget av trafikkulukker/–uhell på E39 Motorveien mellom Sandnes og Stavanger. Planen har vore å undersøka frekvensen av trafikkulukker/–uhell dei siste åra og om mogleg finna ut noko om årsakene bak. Alt med sikte på å finna ut kva som eventuelt kan gjerast for å førebygga trafikkulukker/–uhell i tida som kjem.

2. Framgangsmåte og avgrensingar

2.1. Trafikkulukker og –uhell

Me har nytta vegtrafikkentralane (VTS) sine loggdata¹ til å utarbeida statistikk over trafikkulukker/–uhell som har skjedd på E39 Motorveien mellom starten i sør (ved Hove i Sandnes) og der motorvegen nå endar i nord (på Tasta i Stavanger). Sjå Figur 1. Kjøreretningane er åtskilte ved hjelp av midtrekkverk eller tunnelveggar på heile den cirka 24,5 km lange strekninga. Me har nytta data som har blitt loggført på motorvegen frå og med 1. januar 2016 til og med 28. februar 2023.²

Statistikken me har utarbeidd inkluderer trafikkulukker/–uhell som eventuelt har blitt loggført på av- og påkøyringsrampene til motorvegen, både den tidlegare delen av E39 nordover til Tasta (via Henrik Ibsens gate) og den noverande (via Eiganestunnelen), saman med vegstrekninga mellom dei sørlege tunnelportalane til Eiganestunnelen og Madlaveien.

Strekninga mellom Sandnes og Stavanger blir delt i to og Hinnakrysset blir nytta som geografisk skilje mellom sør og nord i denne rapporten. Dette for å, til ein viss grad, ta omsyn til dei ulike trafikkstraumane ulike stader på motorvegen og til ulike tider på døgnet.

Omgrepet trafikkulukke blir ofte gjerne brukt om hendingar som fører til personskade. Trafikkuhell blir ofte brukt om hendingar som fører til skadar på

¹ Statens vegvesen tek atterhald om at det kan ha skjedd trafikkulukker eller trafikkuhell som ikkje har blitt registrert i VTS sine loggar, og som dermed heller ikkje har kome med i denne undersøkinga. Statens vegvesen tek òg atterhald om at det kan vera feil i dataa me har nytta i denne undersøkinga.

² VTS skifta loggføringsystem 1. juli 2020. Me har jobba mest med dataa loggført i det nye systemet, så det er derfor nokre av figurane i denne rapporten er avgrensa til tida etter denne datoen.

materiell, eigedom eller miljø, men ikkje personskade.³ Det har ikkje blitt gjort forskjell på desse omgrepa i loggdataa me har nytta i denne kartlegginga. Trafikkulukker og trafikkuhell blir derfor omtalt som éin og same ting i denne rapporten.



Figur 1: E39 Motorveien mellom Sandnes og Stavanger, med tilhøyrande rampar, er utheva i grått. Hinnakrysset (merka med raud ring) blir nytta som geografisk skilje mellom sør og nord i denne rapporten. Kart og illustrasjon: Statens vegvesen

³ Sjå [kap. VII i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk \(vegtrafikkloven\)](#) og [§ 2 i forskrift 30. juni 2005 nr. 793 om offentlige undersøkelser og om varsling av trafikkuhell mv.](#)

2.2. Trafikkmengde

Det finst fleire teljepunkt på E39 Motorveien, som automatisk registrerer mellom anna kor mange køyretøy som passerer til ei kvar tid. Statens vegvesen har i arbeidet med denne rapporten nytta offentleg tilgjengelege trafikkdata for gjennomsnittleg årsdøgntrafikk, gjennomsnittleg månadsdøgntrafikk og dagleg timetrafikk frå seks teljepunkt på strekninga mellom Sandnes og Stavanger.

To av desse teljepunkta er plassert nord for Hinnakrysset: i nærleiken av Bekkefarete (E39/Oscar Wistings gate) og ved den søre portalen til Auglendstunnelen (Auglend). Dei fire andre er plassert sør for Hinnakrysset: mellom Solasplitten og Forusbeen (Jåtten), like sør for Løwenstrasse (Forus), ved Somaveien og på Folkvord.

Ved alle teljepunkta har det vore periodar kor trafikkmengda av uvisse årsaker ikkje har blitt registrert. Periodane utan registrering har variert i lengde ved dei ulike teljepunkta, frå timar og dagar til fleire månadar. Det har òg vore periodar kor trafikkmengda har blitt registrert i den eine køyreretninga, men ikkje i den andre. Sjølv om me har prøvd å minimera dette problemet så mykje som mogleg, påverkar det til ein viss grad korleis grafane i denne rapporten ser ut. Ettersom grafane som viser trafikkmengde ikkje gjev eit 100 prosent riktig bilde av den verkelege situasjonen, oppmodar me om at desse grafane og tala bak blir nytta med varsemd.

3. Funn

3.1. Trafikkulukker og –uhell

Overordna tal

Månadlege tal på trafikkulukker/–uhell som har skjedd på E39 Motorveien mellom Sandnes og Stavanger i perioden mellom 1. januar 2016 og 28. februar 2023, basert på data frå VTS sine hendingsloggar, er vist i Figur 2. Det blei loggført totalt 372 trafikkulukker og –uhell i denne perioden. Flesteparten av desse, 313 hendingar og 84 prosent av totalen, skjedde på ein kvardag.⁴

Figuren viser òg glidande gjennomsnitt av dei månadlege tala på trafikkulukker/–uhell for tolv føregåande månadar. Glidande gjennomsnitt kan seia noko om korleis dei månadlege tala har utvikla seg og gjera det enklare å sjå trendar over tid.

Det glidande gjennomsnittet av dei månadlege tala på trafikkulukker/–uhell som skjedde på kvardagar (heretter kalla kvardagsulukker og –uhell) varierte, men auka

⁴ Per 27. april 2023 var det loggført tre trafikkulukker/–uhell i mars 2023 og tre i april 2023 på E39 Motorveien mellom Sandnes og Stavanger. To av dei tre i mars skjedde ein kvardag, medan alle tre i april skjedde ein kvardag.

samtidig forholdsvis svakt i perioden frå desember 2016 (2,75) til juli 2019 (4,17). Deretter var det ein nokså ujamn nedgang fram til februar 2020 (3,75), då det glidande gjennomsnittet minska meir tydeleg og jamt til 2,0 i desember 2020. Etter det heldt det seg forholdsvis stabilt rett over 2,0 i tre månadar. Frå og med april 2021 til oktober 2022 auka gjennomsnittet for kvardagsulukker og –uhell forholdsvis kraftig frå 2,08 til 6,17, før det minska igjen og enda opp på 5,58 nå i februar 2023. Det månadlege gjennomsnittet av tala på kvardagsulukker og –uhell i heile perioden mellom januar 2016 og februar 2023 var 3,64.⁵

Figur 2 viser at det glidande gjennomsnittet av månadlege tal på kvardagsulukker/–uhell auka mest i perioden frå og med september 2021 til og med oktober 2022. Denne forholdsvis store auken kom rett nok etter ein periode med forholdsvis låge månadlege tal på trafikkulukker og –uhell. På dei fjorten månadane nemnt over blei det likevel loggført så mange som totalt 106 trafikkulukker/–uhell, kor 91 skjedde på ein kvardag. Sistnemnde utgjorde 29 prosent av dei totalt 313 kvardagsulukkene og –uhella som skjedde i heile perioden mellom 1. januar 2016 og 28. februar 2023. Det månadlege gjennomsnittet av tala på kvardagsulukker og –uhell i perioden mellom september 2021 og oktober 2022 var 6,5.⁶

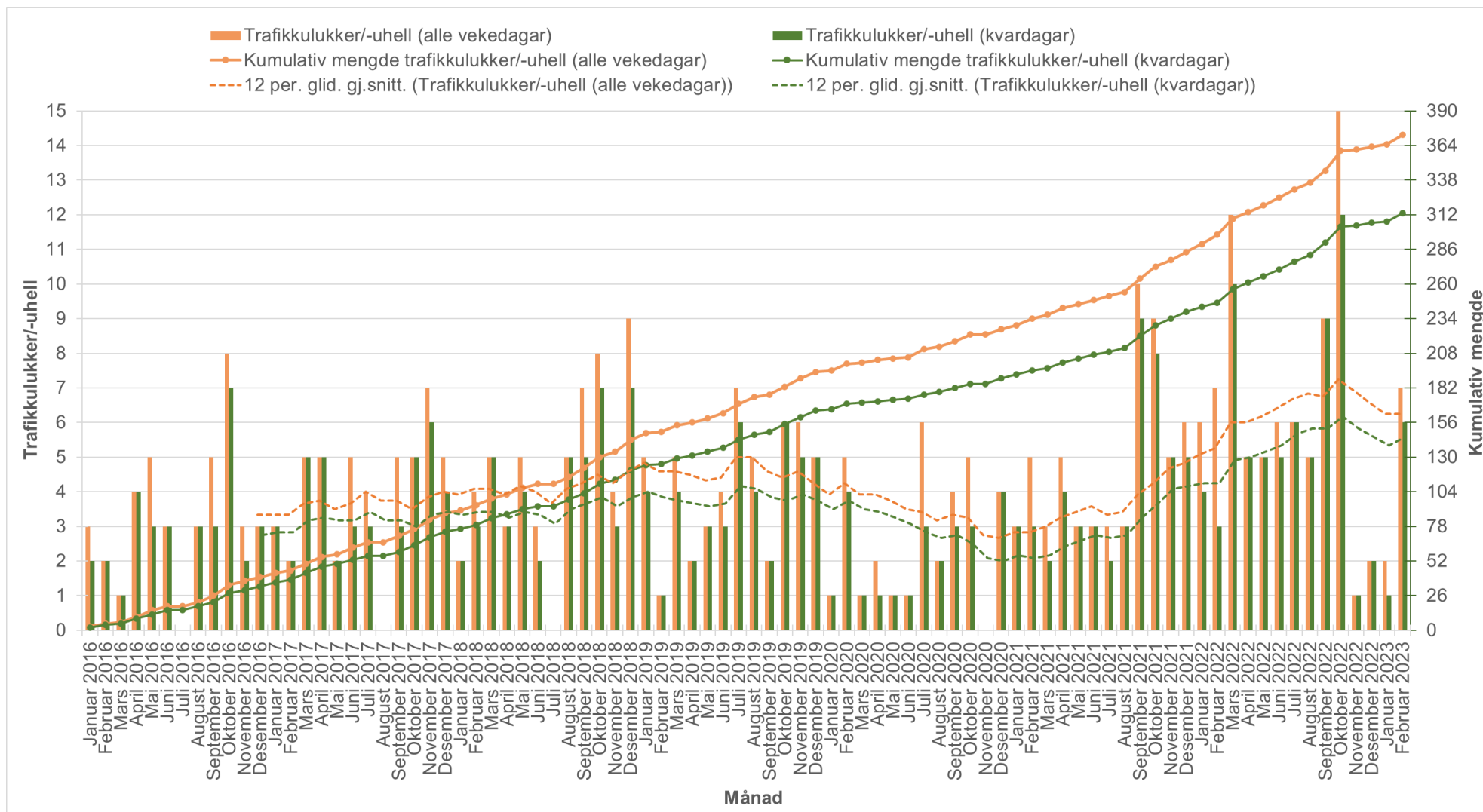
Det var i alt tolv månadar med fem eller fleire kvardagsulukker og –uhell i denne perioden. Og i fem av desse månadane skjedde det åtte eller fleire kvardagsulukker og –uhell (september og oktober i 2021, og mars, september og oktober i 2022). På dei sekstiåtte føregåande månadane (frå og med januar 2016 til og med august 2021) var det i alt femten månadar med fem eller fleire kvardagsulukker og –uhell og ingen månadar med åtte eller fleire.

Ut over dette er det verdt å merka seg nedgangen og dei forholdsvis låge tala i månadane etter oktober 2021 og fram til oppgangen nå i februar.

Data frå Statens vegvesen sitt ulukkesregister viser at flesteparten av dei registrerte trafikkulukkene på E39 Motorveien mellom Sandnes og Stavanger dei siste åra har skjedd ved påkøyring bakfrå og utforkøyring. Det har ikkje vore anledning til å gjera nærmare og separate undersøkingar av dei loggførte trafikkulukkene og –uhella for å kartlegga korleis dei skjedde og finna årsakene bak.

⁵ Standardavviket for dette gjennomsnittet var 2,26. Medianen for månadlege tal på kvardagsulukker og –uhell var 3, medan første og tredje kvartil var høvesvis 2 og 5.

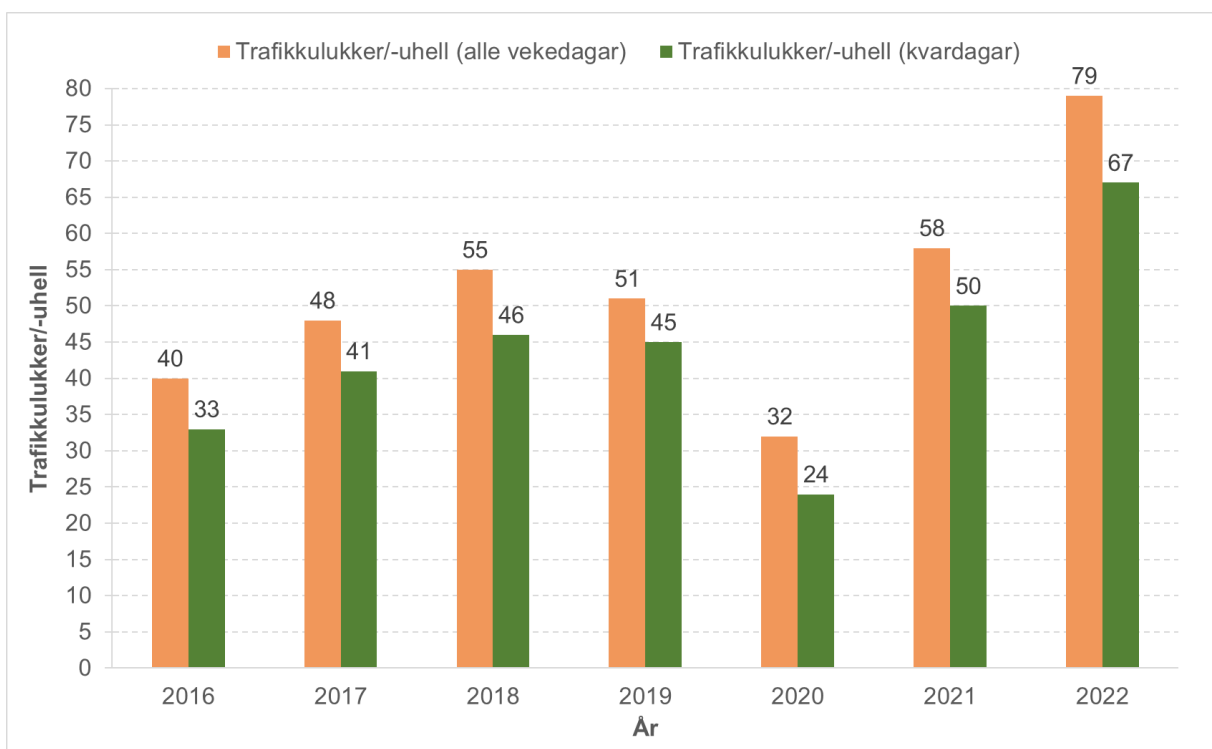
⁶ Standardavviket for dette gjennomsnittet var 2,62. Medianen for månadlege tal på kvardagsulukker og –uhell var 5, medan første kvartil og var 5 og tredje kvartil var 8,75.



Figur 2: Utviklinga i talet på trafikkulukker/-uhell på E39 Motorveien mellom Sandnes og Stavanger i perioden 01.01.2016–28.02.2023. Data og illustrasjon: Statens vegvesen

Årlege tal på trafikkulukker/-uhell på E39 Motorveien mellom Sandnes og Stavanger er vist i Figur 3. Dette viser at det (isolert sett i denne sammenhengen) var ein forholdsvis svak auke i tala på kvardagsulukker og -uhell frå 2016 til 2018. Prosentvis var auken på 24 prosent frå 2016 til 2017 og 12 prosent frå 2017 til 2018. Deretter var det ein svak nedgang på 2 prosent i 2019, før det kom ein forholdsvis kraftig nedgang på 47 prosent i 2020. Så kom det ein forholdsvis kraftig auke på 113 prosent i 2021, etterfylgd av ein betydeleg mindre, men framleis forholdsvis stor auke på 31 prosent frå 2021 til 2022. Det er samtidig verdt å merka seg at dei årlege tala på kvardagsulukker og -uhell i 2021 og 2022 var større enn for kvart av alle dei fem føregåande åra.

Når det gjeld dei årlege tala på trafikkulukker/-uhell som skjedde utanom kvardagar, låg desse forholdsvis stabilt mellom seks og ni per år mellom 2016 og 2021. Det kom rett nok ein forholdsvis stor auke i 2022, frå sju kvardagsulukker og -uhell i 2021 til tolv i 2022. Her er tala samtidig forholdsvis små, så det må takast høgde for at dei kan vera hefta med ein betydeleg del tilfeldig variasjon.

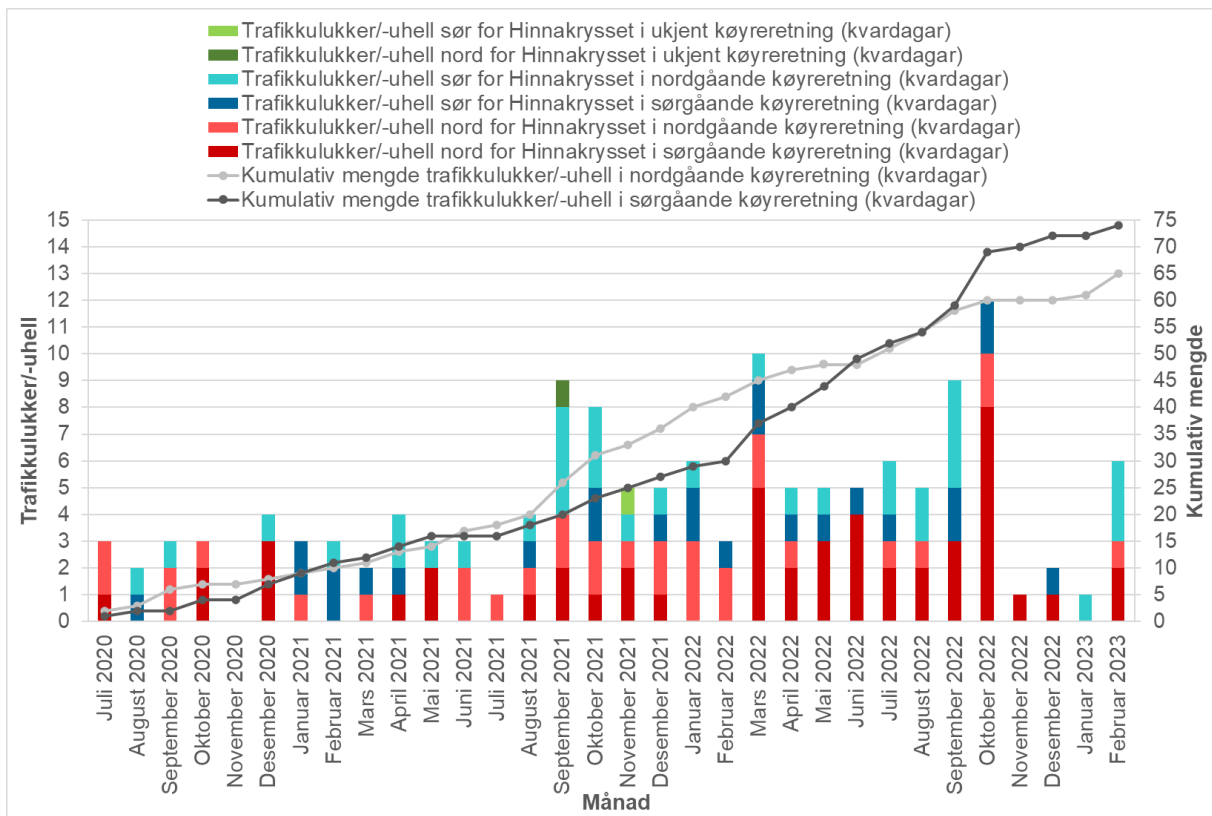


Figur 3: Utviklinga i årlege tal på trafikkulukker/-uhell på E39 Motorveien mellom Sandnes og Stavanger i perioden 2016-2022. Data og illustrasjon: Statens vegvesen

Nord og sør for Hinnakrysset

Statens vegvesen har sett nærare på kor og i kva køyreretning kvardagsulukkerne/-uhella loggført mellom 1. juli 2020 og 28. februar 2023 skjedde. Figur 4 viser at det mellom september 2021 og februar 2022 skjedde flest kvardagsulukker/-uhell i nordgåande køyreretning på motorvegen (22 av totalt 36 ulukker/uhell, 61 prosent). Ti av desse skjedde sør for Hinnakrysset, medan tolv skjedde nord for Hinnakrysset.

Det månadlege gjennomsnittet for alle kvardagsulukker og -uhell var 6 i denne perioden. Av desse 6 skjedde i gjennomsnitt 3,67 kvardagsulukker og -uhell per månad i nordgåande køyreretning og 2 i sørgåande retning (0,33 i ukjent retning).



Figur 4: Utviklinga i tala på trafikkulukker/-uhell på E39 Motorveien mellom Sandnes og Stavanger i perioden 01.07.2020–28.02.2023, fordelt på lokasjon sør for eller nord for Hinnakrysset og køyreretning. Data og illustrasjon: Statens vegvesen

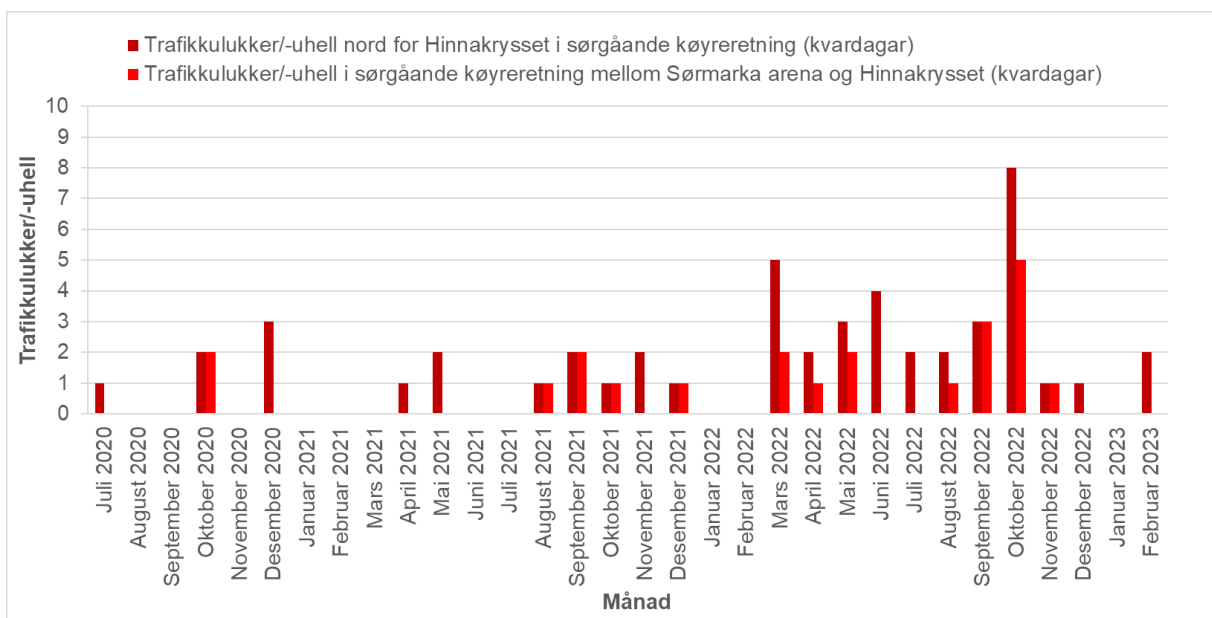
Dei neste åtte månadane (frå og med mars 2022 til og med oktober 2022) viser Figur 4 at flesteparten av kvardagsulukkerne og -uhella skjedde i sørgåande køyreretning (39 av totalt 57 ulukker/-uhell, 68 prosent), og at 29 av desse igjen (51 prosent) skjedde nord for Hinnakrysset.

Det månadlege gjennomsnittet for kvardagsulukker og -uhell desse åtte månadane var 7,13. Av desse skjedde i gjennomsnitt 4,88 kvardagsulukker og -uhell per månad i sørgåande køyreretning og 2,25 i nordgåande køyreretning. Av kvardagsulukkerne i sørgåande køyreretning skjedde i gjennomsnitt 74 prosent nord

for Hinnakrysset (3,63 kvardagsulukker per måned). Månadane mars 2022 (5) og oktober 2022 (8) bidrog mest til å heva dette forholdsvis høge gjennomsnittet.

Figur 5 viser at talet på kvardagsulukker og –uhell på strekninga mellom Sørmarka arena og Hinnakrysset i sørgående køyreretning i den same perioden utgjorde omtrent halvparten (14 trafikkulukker/–uhell og gjennomsnittleg 1,75 per måned) av dei totalt 29 loggførte kvardagsulukkene og –uhella nord for Hinnakrysset. Det var dobbelt så mange som på dei 20 føregåande månadane frå og med juli 2020 til og med februar 2022 (7 trafikkulukker/–uhell og gjennomsnittleg 0,35 per måned).

Til samanlikning skjedde 3 av dei totalt 57 loggførte kvardagsulukkene og –uhella mellom mars 2022 og oktober 2022 i nordgåande køyreretning på strekninga mellom Hinnakrysset og Sørmarka arena.



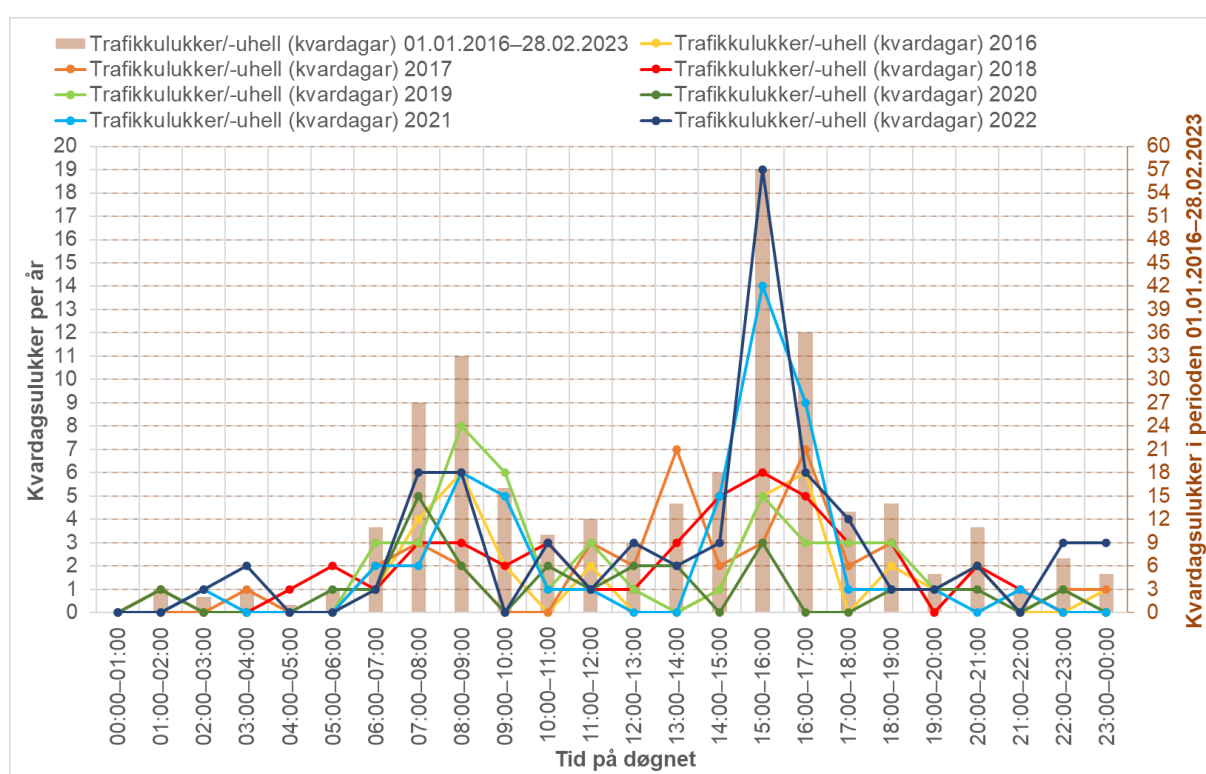
Figur 5: Utviklinga i talet på trafikkulukker/–uhell på E39 Motorveien i sørgående køyreretning nord for Hinnakrysset og på strekninga mellom Sørmarka arena og Hinnakrysset i perioden 01.07.2020–28.02.2023. Data og illustrasjon: Statens vegvesen

Tid på døgnet

Figur 6 viser kva tid på døgnet dei loggførte kvardagsulukke og -uhella på E39 Motorveien mellom Sandnes og Stavanger skjedde i åra 2016–2022. Nesten halvparten skjedde i tidsromma kl. 0700–0900 (59 av 306, 19,3 %) og kl. 1500–1700 (91 av 306, 29,7 %).

Det har variert frå år til år kva tid på døgnet kvardagsulukke og -uhella har skjedd, men Figur 6 viser at flesteparten kvart år har skjedd i tidsromma kl. 0600–1000 og kl. 1400–1800.

Figur 6 viser i tillegg at det i 2021 og 2022 skjedde vesentleg fleire kvardagsulukke og -uhell mellom kl. 1500 og kl. 1600 enn i kvart av dei føregåande fem åra.



Figur 6: Fordeling av kvardagsulukke og -uhell på E39 Motorveien mellom Sandnes og Stavanger etter kva tid på døgnet dei skjedde. Data og illustrasjon: Statens vegvesen

3.2. Samanlikning av trafikkmengde og trafikkulukker/–uhell

Overordna tal

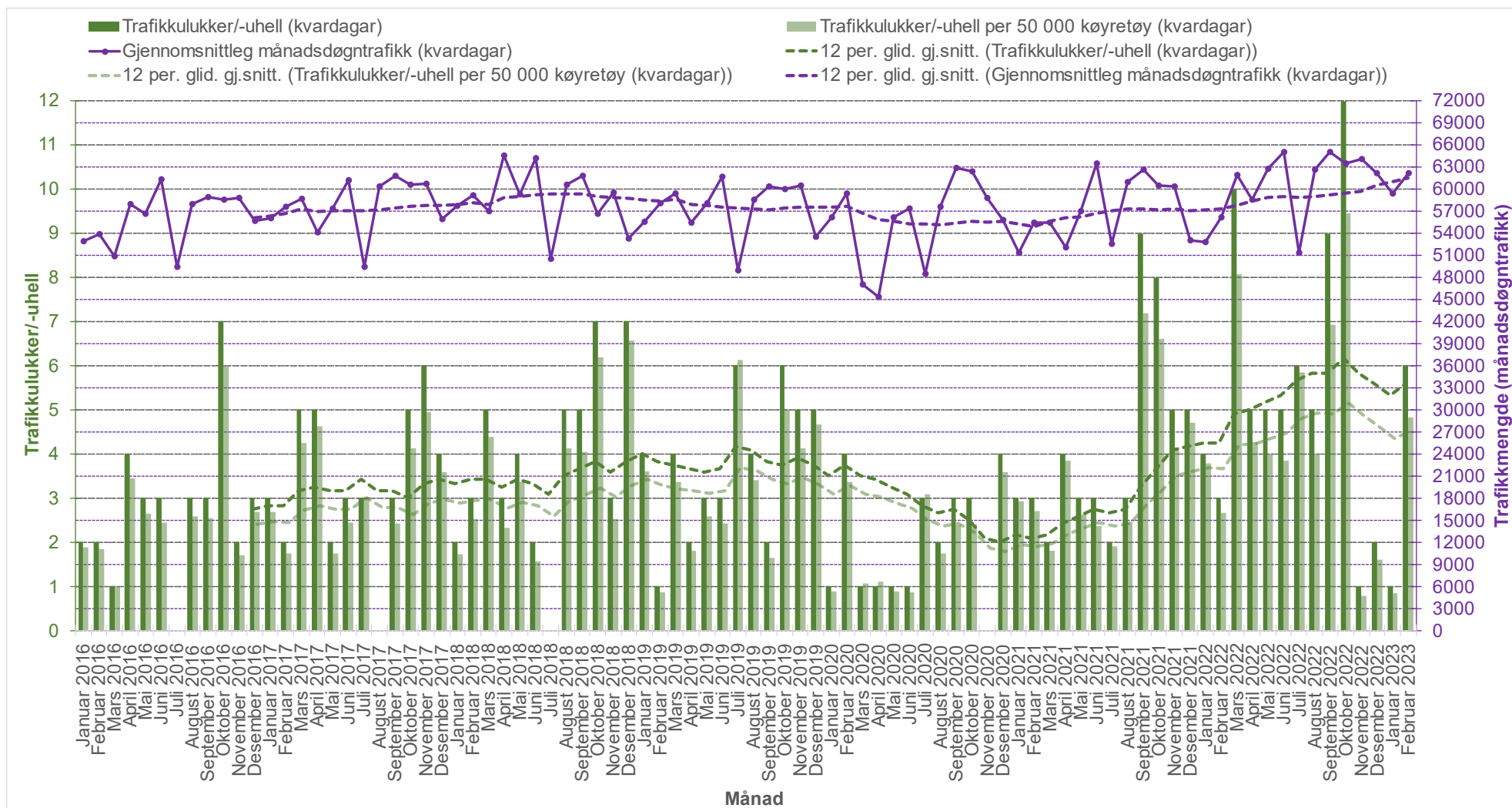
Det har ikkje vore anledning til å gjennomføra kvalitative undersøkingar for å finna årsakene bak dei ulike trafikkulukkene og –uhella i arbeidet med denne rapporten. Statens vegvesen har derfor nytta allereie tilgjengelege data om trafikkmengde for å prøva å læra så mykje som mogleg om trafikkulukkene og –uhella som har skjedd på E39 Motorveien mellom Sandnes og Stavanger dei siste åra.

Tala for trafikkmengde i Figur 7 er baserte på gjennomsnittleg månadsdøgntrafikk for kvardagar ved dei seks teljepunkta nemnt i kapittel 2.2.⁷ For å koma fram til eitt samla tal for kvar måned har me teke gjennomsnittet av tala for gjennomsnittleg månadsdøgntrafikk frå desse seks teljepunkta. Det glidande gjennomsnittet av månadsdøgntrafikk for kvardagar (med periode på tolv månadar) varierte mellom cirka 56 000 køyretøy per dag på det minste og cirka 59 000 på det meste i åra 2016–2019. Det glidande gjennomsnittet minska tydeleg frå og med mars 2020 og var forholdsvis stabilt lågt, før det nådde eit lågpunkt på like under 55 000 køyretøy per dag i snitt i februar 2021. Dei forholdsvis låge tala for gjennomsnittleg månadsdøgntrafikk i mars 2020 og april 2020 indikerer at denne nedgangen hang saman med restriksjonane knytt til Covid-19-pandemien. Frå og med mars 2021 auka det glidande gjennomsnittet jamt til over 61 500 køyretøy per dag i februar 2023.

Statens vegvesen har med bakgrunn i tala på kvardagsulukker og –uhell og gjennomsnittleg trafikkmengde i tillegg rekna ut månadlege tal på kvardagsulukker og –uhell per 50 000 køyretøy. Desse tala fortel oss noko om utviklinga i talet på kvardagsulukker og –uhell uavhengig av registrert trafikkmengde.

Grafen for glidande gjennomsnitt av kvardagsulukker og –uhell per 50 000 køyretøy i Figur 7 har omtrent same utvikling som grafen for glidande gjennomsnitt av dei reelle tala på kvardagsulukker og –uhell, sjølv om dei to grafane periodevis endrar seg med noko ulik fart. I perioden mellom september 2021 og oktober 2022, kor det glidande gjennomsnittet av loggførte kvardagsulukker og –uhell auka kraftig, auka òg samtidig det glidande gjennomsnittet av kvardagsulukker og –uhell per 50 000 køyretøy.

⁷ Offentleg tilgjengelege tal på månadsdøgntrafikk er basert på registrering av trafikkmengda alle vekedagar. I arbeidet med denne rapporten har det blitt nytta timetrafikktalet frå kvar dag i perioden mellom januar 2016 og januar 2023 for å fram gjennomsnittleg månadsdøgntrafikk for berre kvardagar. Det har likevel ikkje blitt teke omsyn til dei offentlege fridagane i denne perioden. Talgrunnlaget for dagleg timetrafikk frå dei seks teljepunkta i den nemnde perioden er svært stort. Me tek atterhald om at det kan vera feil i desse tala.



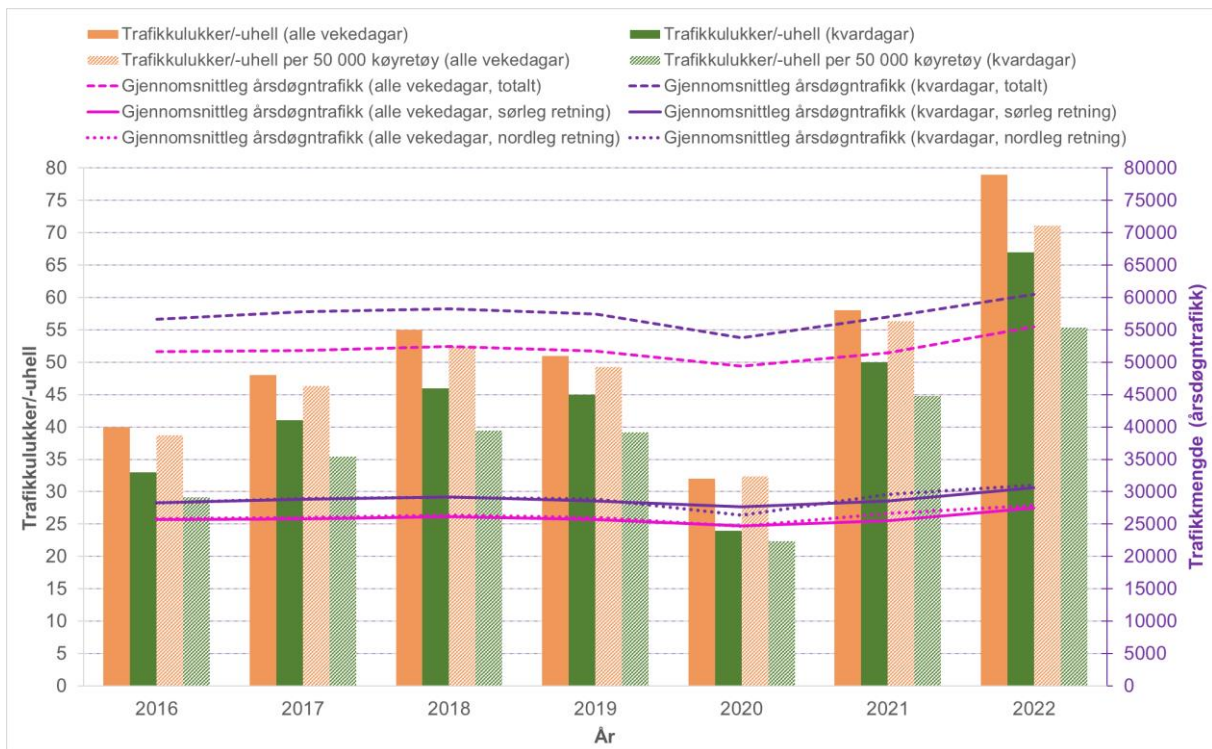
Figur 7: Månadlege tal på trafikkulukker/-uhell og gjennomsnittstal av gjennomsnittleg månadsdøgntrafikk (basert på timetrafikkital alle kvardagar) frå seks teljepunkt på E39 Motorveien mellom Sandnes og Stavanger i perioden 01.01.2016–28.02.2023. Data og illustrasjon: Statens vegvesen

Ut frå dette kan me med andre ord, isolert sett, seia at det ikkje berre blei langt fleire kvardagsulukker og –uhell i denne perioden, men òg langt fleire kvardagsulukker og –uhell per køyretøy på vegen. For begge desse glidande gjennomsnitta var det om lag ei dobling frå starten til slutten av den nemnde perioden. Dei månadlege gjennomsnitta av tala på kvardagsulukker og –uhell og kvardagsulukker og –uhell per 50 000 køyretøy var, høvesvis frå og med januar 2022 og mars 2022, i tillegg høgare enn i alle dei tidlegare månadane i den aktuelle perioden frå 2016. Sjølv om trafikkmengda auka samtidig med auken i talet på kvardagsulukker og –uhell, skulle ein ut frå tala på kvardagsulukker og –uhell per 50 000 køyretøy i tida før september 2021 forventa ein svakare auke enn den som kom.

Trass i at dei månadlege tala på kvardagsulukker og –uhell per 50 000 køyretøy stort sett auka og minska i takt med tala på kvardagsulukker og –uhell, betyr ikkje det at utviklinga i den gjennomsnittlege trafikkmengda ikkje har vore ein medverkande faktor. Det er viktig å merka seg at det her har blitt nytta gjennomsnittstal av trafikkmengdene registrert ved dei seks teljepunkta, og at det er betydelege variasjonar i både trafikkmengde ved dei ulike teljepunkta og kor kvardagsulukkene og –uhella skjedde på den aktuelle strekninga. Bildet er med andre ord mest sannsynleg samansett og meir nyansert enn det som kjem fram her.

Årlege tal på trafikkulukker/–uhell og trafikkulukker/–uhell per 50 000 køyretøy på E39 Motorveien mellom Sandnes og Stavanger er vist i Figur 8. Desse stadfestar dei viktigaste trendane i Figur 7: Nedgangen i både den gjennomsnittlege trafikkmengda, tala på kvardagsulukker og –uhell og tala på kvardagsulukker og –uhell per 50 000 køyretøy i 2020 og auken frå 2020 til 2022.

Det er ein forholdsvis liten forskjell mellom nordgåande og sørgåande køyreretning i tala på gjennomsnittleg årsdøgntrafikk i 2021. Denne forskjellen skuldast truleg for det meste at det i store delar av 2021 ikkje blei registrert nokon køyretøy i den sørgåande køyreretninga ved teljepunktet like sør for Auglendstunnelen. Ettersom trafikkmengda stort sett har vore større ved Auglend enn ved dei andre teljepunkta, var talet for sørgåande køyreretning i 2021 i røynda truleg større enn det som er vist her.



Figur 8: Utviklinga i årlege tal på trafikkulukker/-uhell og trafikkulukker/-uhell per 50 000 køyretøy på E39 Motorveien mellom Sandnes og Stavanger i perioden 2016–2022. Data og illustrasjon: Statens vegvesen

Nord og sør for Hinnakrysset

For å samanlikna tala på kvardagsulukker og -uhell med trafikkmengda nord og sør for Hinnakrysset har me samla saman gjennomsnittleg månadsdøgntrafikk frå teljepunkta nord for Hinnakrysset⁸ og sør for Hinnakrysset⁹ og rekna gjennomsnittet av desse igjen kvar for seg.

Figur 9 viser at den samla gjennomsnittlege månadsdøgntrafikken nord for Hinnakrysset var jamt høgare enn den samla gjennomsnittlege månadsdøgntrafikken sør for Hinnakrysset i perioden mellom 1. juli 2020 og 21. januar 2023. Den samla gjennomsnittlege månadsdøgntrafikken nord for Hinnakrysset auka i tillegg meir enn den samla gjennomsnittlege månadsdøgntrafikken sør for Hinnakrysset hausten 2021. Differansen mellom desse to var deretter jamt større enn i månadane før dette.

Den ovannemnde auken og den forholdsvis høge månadsdøgntrafikken nord for Hinnakrysset og i nordgåande køyreretning i perioden mellom september 2021 og mars 2022 kan sjå ut til å visa igjen i tala på kvardagsulukker og -uhell på den same strekninga. Etter dette er det ikkje like lett å sjå noko samanheng mellom

⁸ Teljepunkta nord for hinnakrysset bestod av E39/Oscar Wistings gate og Auglend.

⁹ Teljepunkta sør for hinnakrysset bestod av Jåtten, Forus, Somaveien og Folkvord.

trafikkmengde og tala på kvardagsulukker og –uhell nord for Hinnakrysset og i nordgåande køyreretning.

Trafikkmengda blei rett nok (heilt eller delvis) ikkje registrert ved teljepunktet E39/Oscar Wistings gate i perioden mellom september 2021 og september 2022. Den forholdsvis høge trafikkmengda nord for Hinnakrysset i denne perioden må for ein vesentleg del dermed tilskrivast at den gjennomsnittlege månadsdøgntrafikken då berre bestod av tal frå teljepunktet Auglend, kor trafikkmengda stort sett har vore høgare enn ved teljepunktet E39/Oscar Wistings gate.

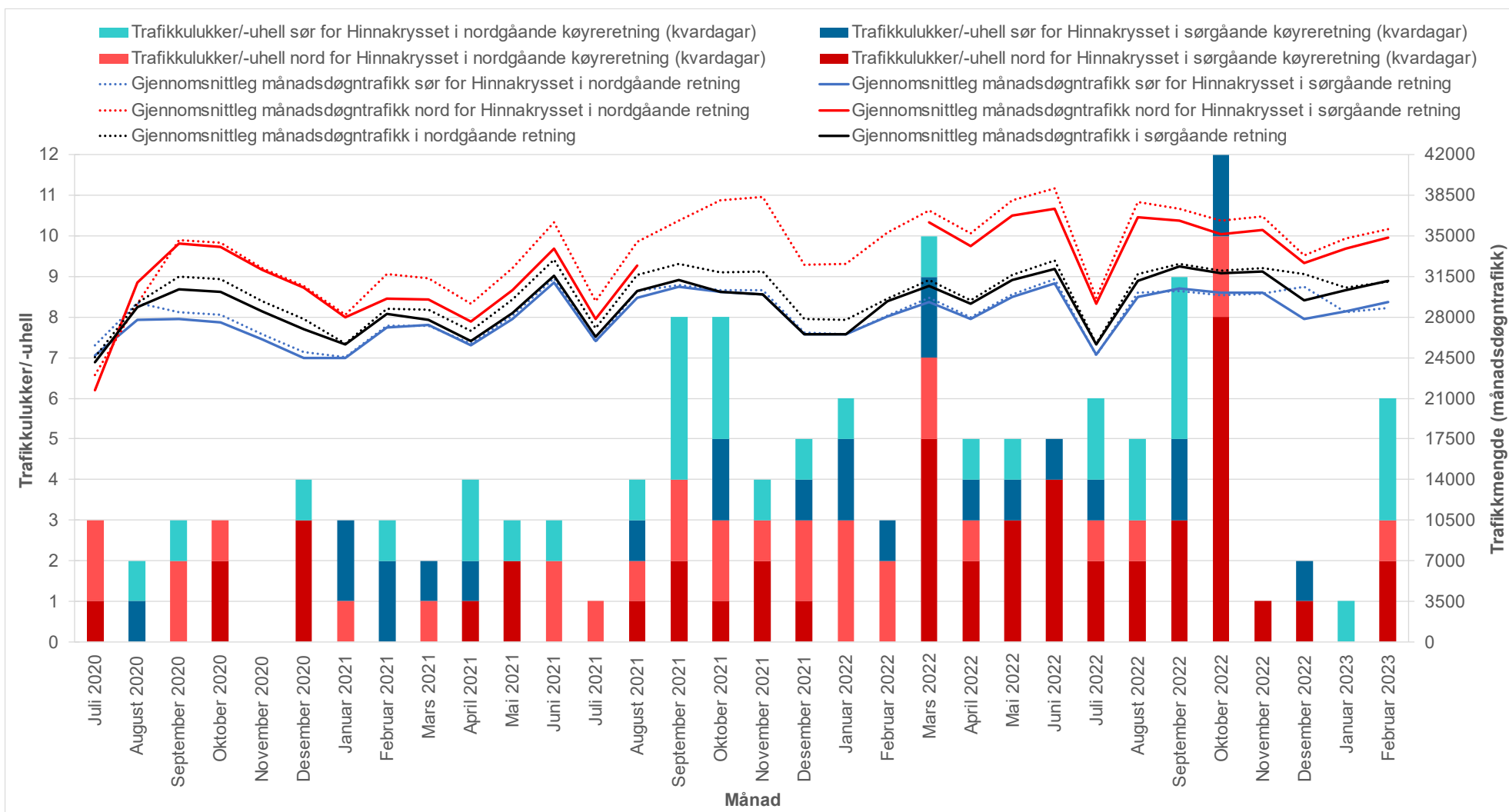
Tilsvarende blei trafikkmengda heller ikkje registrert i sørgåande køyreretning ved teljepunktet Auglend i perioden mellom februar 2021 og januar 2022. (Trafikken blei heller ikkje registrert ved Auglend dei første ni kvardagane i februar 2022, men gjennomsnittleg månadsdøgntrafikk basert på dei resterande elleve kvardagane denne månaden har likevel blitt teke med her.) Dermed kan det henda at trafikkmengda nord for Hinnakrysset og i sørgåande køyreretning (representert ved den heiltrukne raude linja i Figur 9) i realiteten var større i perioden mellom mars 2021 og august 2021 enn slik ho framstår her.¹⁰

Det kan derimot sjå ut til at det er ein viss samanheng mellom trafikkmengde og tala på kvardagsulukker og –uhell nord for Hinnakrysset og i sørgåande køyreretning frå mars 2022 til oktober i 2022. Figur 9 viser samtidig at differansen mellom gjennomsnittleg månadsdøgntrafikk i dei to køyreretningane nord for Hinnakrysset desse månadane var forholdsvis liten, og at gjennomsnittleg månadsdøgntrafikk i den sørgåande køyreretninga til og med var litt lågare enn gjennomsnittleg månadsdøgntrafikk i den nordgåande. Dét kan tyda på at dei forholdsvis høge tala på kvardagsulukker og –uhell nord for Hinnakrysset og i sørgåande køyreretning i denne perioden må skuldast noko meir enn berre forholdsvis høg trafikkmengde.

Eit interessant samanfall i denne samanheng er at den tydelege auken i talet på kvardagsulukker og –uhell nord for Hinnakrysset og i sørgåande køyreretning starta kort tid etter at det sørgåande løpet i Auglendstunnelen opna igjen etter om lag eitt år med reovering. Opninga skjedde 12. februar 2022. Trafikken hadde då gått med nedsett fartsgrense på ein omkøyringsveg like ved og gjennom eit tredje tunnellop, som då nyleg var blitt etablert i samband med bygginga av sykkelstamvegen.¹¹

¹⁰ Auken i gjennomsnittleg månadsdøgntrafikk sør for Hinnakrysset og i nordgåande køyreretning i desember 2022 skuldast mest truleg manglande trafikktal frå teljepunktet Folkvord, kor trafikkmengda vanlegvis er lågare enn ved dei andre teljepunkta.

¹¹ Det sørgåande løpet i Auglendstunnelen var òg stengt i perioden mellom 19. juni 2020 til 12. august 2020.

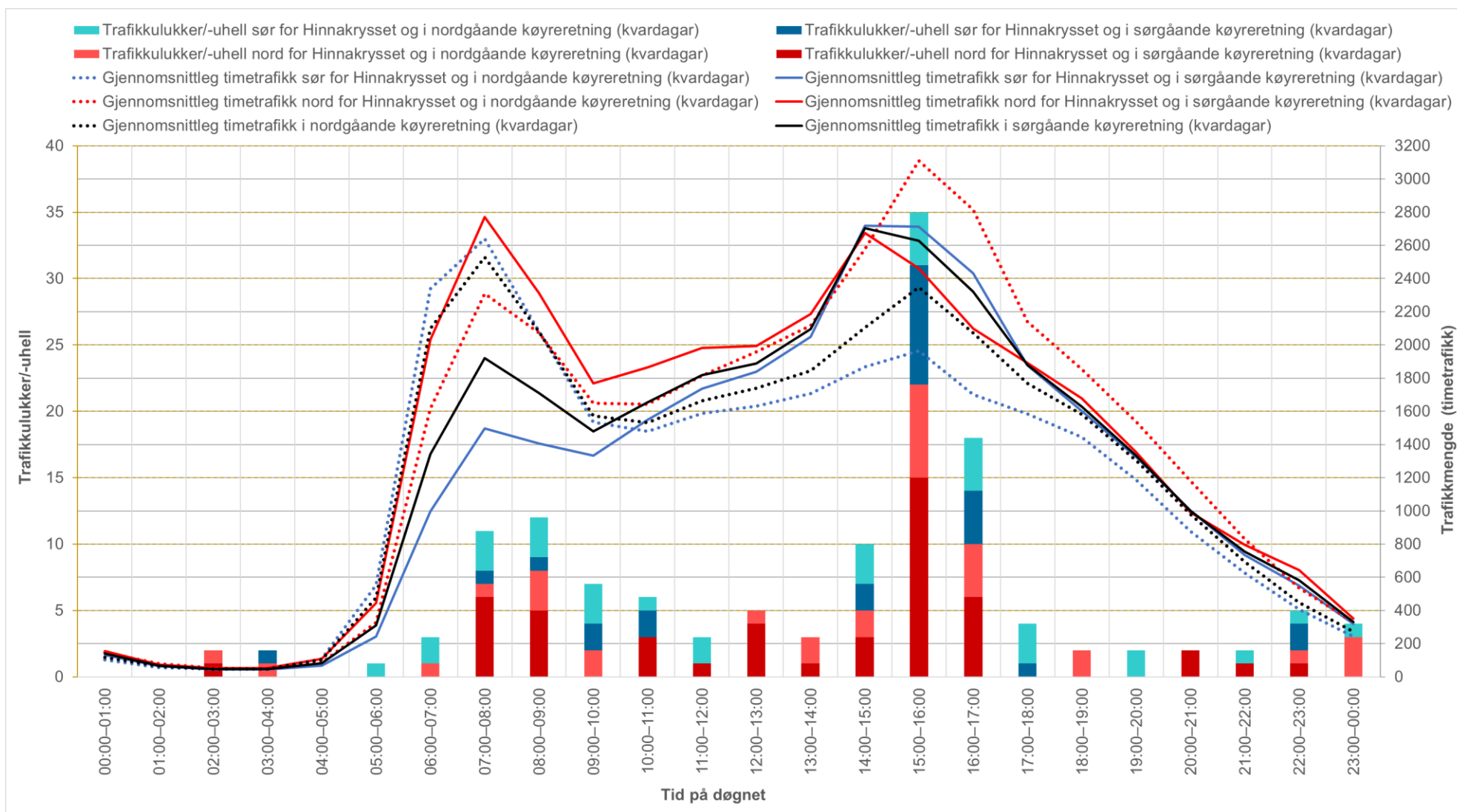


Figur 9: Utviklinga i tala på gjennomsnittleg månadsdøgntrafikk og kvardagsulukker og -uhell, fordelt på geografisk lokasjon sør for eller nord for Hinnakrysset og køyreretning på E39 Motorveien mellom Sandnes og Stavanger i perioden 01.07.2020–28.02.2023. Data og illustrasjon: Statens vegvesen

Tid på døgnet

Figur 10 viser at 35 av dei totalt 139 kvardagsulukkene og –uhella i perioden mellom 1. juli 2020 og 28. februar 2023 skjedde mellom kl. 1500 og kl. 1600. Dette var nesten dobbelt så mange som i timen med nest flest kvardagsulukker og –uhell per time (18 av dei totalt 139 kvardagsulukkene og –uhella skjedde mellom kl. 1600 og kl. 1700). Av dei 35 kvardagsulukkene og –uhella mellom kl. 1500 og kl. 1600 skjedde 24 av totalt 139 (17 prosent), i sørgående køyreretning på E39 Motorveien mellom Stavanger og Sandnes. Det er meir enn dobbelt så mange enn dei 11 kvardagsulukkene og –uhella som skjedde i nordgåande køyreretning mellom kl. 1500 og kl. 1600.

Vidare skjedde 15 av dei 35 kvardagsulukkene og –uhella i dette tidsrommet nord for Hinnakrysset og i sørgående køyreretning, kor gjennomsnittleg timetraffic i same tidsrom var 2460 køyretøy. Til samanlikning skjedde det 7 kvardagsulukker og –uhell nord for Hinnakrysset og i nordgåande køyreretning, kor gjennomsnittleg timetraffic i tidsrommet mellom kl. 1500 og kl. 1600 var 3109 køyretøy. Og det skjedde 9 kvardagsulukker og –uhell sør for Hinnakrysset og i sørgående køyreretning, kor gjennomsnittleg timetraffic denne ettermiddagstimen var 2712 køyretøy.



Figur 10: Fordeling av kvardagsulukker og -uhell etter kva tid på døgnet dei skjedde, sett saman med gjennomsnittleg timetraffikk, fordelt på geografisk lokasjon sør for eller nord for Hinnakrysset og køyreretning på E39 Motorveien mellom Sandnes og Stavanger i perioden 01.07.2020–28.02.2023. Data og illustrasjon: Statens vegvesen

4. Drøfting og konklusjonar

4.1. Overordna tal

Statens vegvesen bestemte hausten 2022 å sjå nærare på omfanget av trafikkulukker/–uhell på E39 Motorveien mellom Sandnes og Stavanger. Kartlegginga har vist at det var ein auke i talet på kvardagsulukker og –uhell på denne strekinga frå 2016 til 2018. Talet gjekk litt ned i 2019 og minska tydeleg i 2020, før det auka betrakteleg i 2021 og 2022.

Auken før 2019 er interessant nok, men blir ikkje drøfta nærmare i denne rapporten. Når det gjeld nedgangen i talet på kvardagsulukker og –uhell i 2020, er det naturleg å tenka at han hadde noko å gjera med Covid-19-pandemien. Det er nærliggande å sjå dei låge tala i samanheng med den samtidige nedgangen i trafikkmengde, som for det meste truleg var knytt til restriksjonane i samfunnet på den tida. Det har òg tidlegare blitt spekulert i om folk oppførte seg meir forsiktig under pandemien enn elles, og at dette kan ha påverka ulukkesstatistikken både under og etter pandemien.¹²

Størsteparten av den påfølgande auken i talet på kvardagsulukker og –uhell i 2021 og 2022 skjedde mellom september 2021 og oktober 2022. Kartlegginga har vist at trafikkmengda òg auka i denne perioden. Forholdet mellom tala på trafikkulukker/–uhell og trafikkmengde¹³ kan likevel tyda på at førstnemnde auka meir enn kva ein skulle forventa ut frå auken i trafikkmengde åleine.

4.2. Moglege årsaker og bakanforliggande faktorar

Me veit at flesteparten av trafikkulukkene registrert i Statens vegvesen sitt ulukkesregister på E39 Motorveien mellom Sandnes og Stavanger har skjedd som følge av påkøyring bakfrå og utforkøyring. Kva årsaker og faktorar som ligg bak trafikkulukkene og –uhella me har nytta som datagrunnlag i denne kartlegginga er derimot meir uklart. Me har ikkje gått i djupna for å kartlegga kva type ulukker og uhell det har vore snakk om, eller kva årsaker og faktorar som har lege bak kvart tilfelle. Dermed er det òg utfordrande å koma med klare svar på kva som er årsakene til den forholdsvis store auken i perioden mellom september 2021 og oktober 2022.

¹² [Auken i trafikkulykker: – Kan henda folk er mindre opptekne av risiko – NRK Norge](#)

¹³ I denne rapporten uttrykt i trafikkulukker/–uhell per 50 000 køyretøy.

Auka trafikkmengde

Det er nærliggande å tenka at den samtidige auken i trafikkmengde har vore ein del av bakteppet. Resultata frå denne kartlegginga indikerer samtidig at årsaksbildet mest truleg er meir komplekst og samansett av fleire og moglegvis samanfallande faktorar. Me har tidlegare i denne rapporten sett at tala på kvardagsulukker og –uhell har auka forholdsvis mykje meir enn auken i trafikkmengde. Vidare er det naturleg å tenka at auken i talet på kvardagsulukker og –uhell kan ha hatt noko å gjera med kapasitetsgrensa¹⁴ til motorvegen. Dét er samtidig likevel ikkje heilt enkelt å sjå av resultata i denne kartlegginga. Sjå Figur 10, som viser at høge timetrafikktal ikkje nødvendigvis heng saman med høge tal på trafikkulukker og –uhell.

Opninga av det sørgåande løpet i Auglendstunnelen

Derimot kan det sjå ut til at opninga av det sørgåande løpet i Auglendstunnelen kan ha vore medverkande til auken i talet på kvardagsulukker og –uhell. Over 50 prosent av kvardagsulukkene og –uhella i perioden mellom mars 2022, kort tid etter opninga av det sørgåande løpet i Auglendstunnelen, og oktober 2022 skjedde nord for Hinnakrysset og i sørgåande køyreretning. Ein returnerte då så å seia til ein normalsituasjon etter både fleire år med anleggsarbeid i samband med bygginga av Ryfast og Eiganestunnelen, som starta opp høvesvis i 2013 og 2014, Covid-19-pandemien og renoveringa av det sørgåande løpet i Auglendstunnelen.

Både periodevis og meir eller mindre permanent redusert fartsgrense på delar av strekninga mellom Stavanger sentrum og Hinnakrysset var ein bieffekt av desse anleggsarbeida. Noko som kan ha bidrege til at tala på trafikkulukker og –uhell i tida før opninga av Ryfast til Stavanger sentrum (Hundvågtunnelen) og Eiganestunnelen 22. april 2020 var lågare enn etter opninga av det sørgåande løpet i Auglendstunnelen.

Det har ikkje vore anledning til å sjå nærare på korleis situasjonen kring trafikkulukker/–uhell og trafikkmengde var i tida før bygginga av Ryfast og Eiganestunnelen starta opp, høvesvis i 2013 og 2014, i denne kartlegginga. Samtidig er det viktig å hugsa på at det i februar 2022 hadde skjedd ein god del endringar på vegnettet nord for Hinnakrysset samanlikna med korleis vegnettet såg ut i 2013, med moglegvis eit meir komplekst trafikkbilde som konsekvens.

Éi mogleg viktig endring med tanke på auken i tala på trafikkulukker og –uhell er etableringa av fleire og nye trafikkstraumar med påfølgande endra køyremønster ved Schankeholen. Ei anna mogleg viktig endring er at strekninga med fartsgrense

¹⁴ Grensa for kor mange køyretøy ein veg kan «betena» over eit visst tidsrom før trafikken går i stå og det blir kø.

90 km/t, frå der ein køyrer ut på motorvegen frå Stavanger sentrum i retning sørover til der ein møter saktegåande trafikk i rushtida, har blitt kortare. Kombinasjonen av den nå forholdsvis korte strekninga med fartsgrense 90 km/t og saktegåande trafikk og køkøyring ved Auglendshøyden i rushtida om ettermiddagen kan ha bidrege til auken i tala på trafikkulukker og –uhell etter opninga av Auglendstunnelen.

Det var saktegåande trafikk både før og medan det sørgåande løpet i Auglendstunnelen var stengt òg, men det var moglegvis lettare då enn nå å føreseia kor og når trafikken ville koma til å vera saktegåande. Det har òg vore saktegåande trafikk andre stader på motorvegen, for eksempel i nordgåande køyreretning mellom Forus og Hinnakrysset. Éi mogleg forklaring på kvifor det ikkje har skjedd like mange kvardagsulukker og –uhell her eller andre stader er at trafikkbildet kan ha vore meir stabilt og føreseieleg, og at den saktegåande trafikken har oppstått mindre overraskande og plutseleg enn i sørgåande køyreretning på strekninga nord for Hinnakrysset.

Blending av låg ettermiddagssol

Ein annan faktor som kan ha medverka til kvardagsulukker og –uhell på denne strekninga er den låge ettermiddagssola ein kan få mot seg her og bli blenda av til visse tider på året og i visse tidsrom på døgnet. Dette er ein faktor som gjeld spesielt på strekninga mellom Sørmarka arena og eit stykke forbi Auglendstunnelen. Dei forholdsvis mange kvardagsulukkene og –uhella om hausten og i timane mellom kl. 1500 og kl. 1700 i sørgåande køyreretning nord for Hinnakrysset støttar opp om dette.

Distraksjon

Ut over dette kan distraksjon, frå for eksempel bruk av mobiltelefon eller andre skjermar i køyretøya, ha spelt ei rolle. Samtidig kan me ikkje sjå at distraksjon åleine skal kunne forklara dei forholdsvis store geografiske forskjellane i tala på kvardagsulukker og –uhell, og dei spesielt høge tala i sørgåande køyreretning nord for Hinnakrysset.

Auka risikotaking etter pandemien og trøyttleik

Mogleg auka risikotaking etter pandemien og trøyttleik er endå andre faktorar som kan bidra til å forklara nokre av funna i denne kartlegginga (høvesvis dei forholdsvis høge tala på trafikkulukker og –uhell om ettermiddagen og den forholdsvis store auken i tida etter pandemien). Men heller ikkje desse faktorane forklarar dei geografiske forskjellane.

4.3. Tiltak

At me ikkje kan seia noko meir nøyaktig om årsakene bak trafikkulukkene og –uhella som har skjedd på E39 Motorveien mellom Sandnes og Stavanger, eller konkludera om kvifor det har vore ein auke i talet på kvardagsulukker og –uhell dei siste par åra, gjer det òg utfordrande å foreslå tiltak.

Det blei nyleg etablert eit system for såkalla tilfartskontroll på den sørgåande påkøyringsrampen til motorvegen ved Schankeholen i Stavanger.

Tilfartskontrollsystemet består av eit anlegg med trafikklyssignaler på denne rampen, som jobbar saman med variable fartsgrenseskilt på motorvegen. Systemet slår inn ved å regulera trafikken frå rampen og redusera fartsgrensa på motorvegen når trafikkmengda på motorvegen overgår eit visst nivå. Dette er eitt tiltak som forhåpentleg vil bidra til betre framkome og førebygga trafikkulukker og –uhell i tida framover. Det er planar om at det skal implementerast tilsvarande tilfartskontrollsystem ved resten av påkøyringsrampene sørover på motorvegen dei komande åra.

Trass i at me nå i månadane etter oktober 2022 har sett ein nedgang i talet på trafikkulukker og –uhell, vil me uansett fylgja nøye med på korleis situasjonen utviklar seg dei neste månadane og gjennom den komande hausten og vinteren. Me vil òg jobba vidare med å undersøka om det er mogleg å implementera andre tiltak som kan førebygga både trafikkulukker og trafikkuhell og bidra til å halda motorvegen mest mogleg open. Det kan for eksempel henda det kan gjerast noko med skiltinga langs motorvegen. Det kan òg bli aktuelt å gjennomføra fleire undersøkingar for å prøva å finna ut meir om i kva grad dei ovannemnde moglege årsakene kan ha hatt noko å bety for trafikkulukkene og –uhella på motorvegen.

Denne kartlegginga har vist at dei sørgåande køyrefelta nord for Hinnakrysset ser ut til å vera den mest risikoutsette strekninga på E39 Motorveien mellom Sandnes og Stavanger. Me vil oppmoda alle trafikantar der ute om å vera ekstra påpasselege ved ferdsel på denne strekninga, og spesielt på kvardagar om våren og hausten kor kartlegginga har vist at det har vore ein forholdsvis betydeleg høgare frekvens av trafikkulukker og –uhell enn elles. Me vil òg oppmoda alle som kan om å vurdere å leggja køyreturane til andre tider på døgnet enn i den verste rushtrafikken om ettermiddagen.



Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

firmapost@vegvesen.no

ISSN: 1893-1162

vegvesen.no

Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag