

**Kommunförvaltningen**

**Dnr: NGM 2014/340**

Annette Bengtsson  
*Trafikingenjör*

# TRAFIKSÄKERHETSPROGRAM

- Antagandehandling



## Förord

Sweco Transportsystem har fått i uppdrag att ta fram ett trafiksäkerhetsprogram för Vellinge kommun. Arbetet har gjorts med utgångspunkt från bland annat målsättningarna i Nollvisionen och gällande trafiksäkerhetsprogram.

Förslagen som redovisas i rapporten syftar till att på olika sätt förbättra och stärka trafiksäkerhetsarbetet i Vellinge kommun. I förslagen ingår såväl fysiska åtgärder som påverkans- och informationsåtgärder. Eftersom trafiksäkerhet skapas tillsammans av flera olika aktörer redovisas även olika typer av samarbeten som stärker arbetet.

Sweco TransportSystem AB  
Södra regionen/Trafik

David Edman

### Dokumentinformation

Titel: Trafiksäkerhetsprogram  
Version: 1.0

Beställare: Vellinge kommun  
Annette Bengtsson

Konsult: Sweco TransportSystem AB  
David Edman Uppdragsledare/Trafikplanerare

Uppdragsnummer: 7000573  
Ärendenummer: NGM 2014/340

### Dokumenthistorik

<i>Version</i>	<i>Datum</i>	<i>Dokumentets status</i>	<i>Distribution</i>
0.8	2015-03-05	Arbetsmaterial	Beställaren
0.85	2015-03-05	Rapport för intern granskning	Intern Sweco
0.90	2015-04-01	Granskningshandling	Beställaren
0.95	2015-04-22	Remiss	Beställaren
1.0	2015-10-14	Antagandehandling	Beställaren

## Sammanfattning

Vellinge kommun har ett trafiksäkerhetsprogram som gäller för åren 2008 till 2014

Med utgångspunkt från det gällande programmet och olycksdata har ett nytt trafiksäkerhetsprogram tagits fram med fokusområden, mål och åtgärder. Arbetet sattes igång hösten 2014 i och med framtagandet av detta dokument och tar sikte på år 2022. Valen av fokusområden och åtgärder har gjorts utifrån tillgänglig trafikdata (olycksstatistik och trafikräkningar), genomförda intervjuer med aktörer t.ex. Trafikverket, Region Skåne. De områden och åtgärder som genomförs under perioden är också valda för att gå i linje med de nationella mål, exempelvis Nollvisionen och de tio insatsområdena som lyfts fram i detta sammanhang.

Bakgrundsmaterial och analys

Handlingsplan

Mål (Vad ska vi uppnå?)

Fokusområden (Vilka områden ska vi arbeta mest med)

Åtgärder (Vad ska vi göra under programperioden)

Förankring

Fokus ligger på att minska antalet olyckor, detta är det egentliga slutmålet. Utöver detta anges mål som rör fysisk utformning samt drift och underhåll, åtgärder som har en direkt koppling till budget och tillgängliga medel.

Område	Mål	Anm.
Minskat antal svårt skadade och dödade	Minskning med 10 %	Femårsbasis (22 olyckor 2009-2013)
Minskat antal skadade	Minskning med 10 %	Femårsbasis (2 olyckor 2009-2013)
Minskat antal skadade på det kommunala nätet	Minskning med 10 %	Femårsbasis (269 olyckor 2009-2013)
Minskat antal singelolyckor (fotgängare och cyklister)	Minskning med 10 %	Femårsbasis (369 olyckor 2009-2013)

De fokusområden som särskilt valts framgår nedan. Områdena har valts för att så effektivt som möjligt leda mot ökad trafiksäkerhet och nå de uppsatta målen.

- Svårt skadade och dödade (Nollvisionen)
- Cykelolyckor (målet inte uppnått)
- Fotgängarolyckor (målet inte uppnått)
- Unga och äldre
- Höga hastigheter (enskilt viktigaste trafiksäkerhetsaspekten)
- Drift och underhåll
  - o Grus
  - o Vinterväghållning
  - o Siktproblem
- Olycksdrabbade gatutyper och platser
- Trafikantbeteende

Med utgångspunkt från de uppsatta målen föreslås en rad åtgärder, tidsatta och med ansvarig. Åtgärderna omfattar såväl fysiska åtgärder som påverkansåtgärder.

Vägutformning  
Trafikant  
Fordon

Man brukar också beskriva det som att det är minst en av faktorerna som brustit när en olycka sker. För att lyckas är det därför viktigt med samarbete med andra aktörer, såväl interna inom kommunen som externt. I åtgärdslistan som finns som bilaga beskrivs därför vilka aktörer som är inblandade i respektive åtgärd. Det är viktigt att de samråd och samverkansgrupper som finns träffas kontinuerligt, men också att mötena ha tydliga syften. Åtgärdslista presenteras om bilaga till rapporten.

Förutom samarbete mellan olika aktörer har möjligheten till uppföljning identifierats som en viktig framgångsfaktor. Som bilaga till rapporten redovisas mallar där de uppsatta målen redovisas. Som komplement till målen redovisas även ett antal indikatorer som ska visa på om Vellinge kommun arbetar i rätt riktning. Indikatorerna har till skillnad från målen inga mätetal.

## Innehåll

<b>Förord</b> .....	<b>2</b>
<b>Sammanfattning</b> .....	<b>3</b>
<b>Inledning</b> .....	<b>6</b>
<b>Allmänt om trafiksäkerhet</b> .....	<b>9</b>
<b>Jämförelse med andra kommuner</b> .....	<b>12</b>
<b>Vellinge kommuns trafiksäkerhetsarbete idag</b> .....	<b>14</b>
<b>Olycksstatistik i Vellinge</b> .....	<b>17</b>
<b>Intervjuer med aktörer</b> .....	<b>23</b>
<b>Skolvägsundersökningar</b> .....	<b>24</b>
<b>Trafikmätningar</b> .....	<b>25</b>
<b>Hur ska vi arbeta framöver?</b> .....	<b>26</b>
<b>Vision och mål</b> .....	<b>34</b>
<b>Åtgärder</b> .....	<b>35</b>
<b>Uppföljning</b> .....	<b>37</b>

BILAGA 1	Olycksanalys
BILAGA 2	Kartor över olyckor, olyckstyp
BILAGA 3	Kartor över olyckor, skadegrad
BILAGA 4	Förslag på åtgärder
BILAGA 5	Mål och indikatorer
BILAGA 6	Samrådsredogörelse

## Inledning

### Bakgrund

Vellinge kommun har ett Trafiksäkerhetsprogram som gäller för åren 2008 till 2014. Ett nytt Trafiksäkerhetsprogram har nu tagits fram för att gälla 2014-2022. Arbetet sattes igång hösten 2014 i och med framtagandet av detta dokument och tar sikte på år 2022.

Med utgångspunkt från det gällande programmet och olycksdata har ett nytt trafiksäkerhetsprogram tagits fram med fokusområden, mål och åtgärder. Valen av fokusområden och åtgärder har gjorts utifrån tillgänglig trafikdata (olycksstatistik och trafikräkningar), genomförd intervjuer med aktörer t.ex. Trafikverket, Region Skåne och Polisen samt genomförda skolvägsundersökningar. De områden och åtgärder som genomförs under perioden är också valda för att gå i linje med de nationella mål, exempelvis Nollvisionen och de tio insatsområdena som lyfts fram i detta sammanhang.

Trafiksäkerhet är allas ansvar. Exempel på aktörer är väghållare (framför allt kommun och Trafikverket), skola och föräldraorganisationer, räddningstjänst, sjukvård och polis, frivilligorganisationer och entreprenörer.

Vägutformning  
Trafikant  
Fordon

Man brukar beskriva det som att det är minst en av dessa tre faktorer som brustit när en olycka sker. För att lyckas är det viktigt med samarbete med andra aktörer, såväl interna inom kommunen som externt. I åtgärdslistan, bilaga 4, beskrivs därför vilka aktörer som är inblandade i respektive åtgärd. Det är viktigt att de samråd och samverkansgrupper som finns träffas kontinuerligt, men också att mötena har tydliga syften.

Trafiksäkerhetsprogrammet tar ett brett grepp på trafiksäkerheten och behandlar såväl fysiska åtgärder och drift och underhåll som påverkansåtgärder och samarbetsformer. En avgränsning är dock att flygtrafik och spårburen trafik inte hanteras.

## Metod

Arbetet med att ta fram detta trafiksäkerhetsprogram har gjorts i tre steg:

### 1 Bakgrundsmaterial och analys

För att skapa en så bra grund som möjligt har en stor mängd bakgrundsmaterial tagits fram och analyserats. Den viktigaste och mest omfattande delen har varit befintlig olycksstatistik från den nationella databasen STRADA. Rapporten är upplagd så att större delen av olycksanalysen ligger som en bilaga och att endast en sammanfattning presenteras här i huvudrapporten.

Olycksanalysen har kompletterats med trafikflöden och hastighetsmätningar för att få en bild var man behöver arbeta med exempelvis hastighetssänkande åtgärder och genomförda skolvägsundersökningar för att skapa en bild av vad som behöver göras på skolvägarna.

Som en del i bakgrundsmaterialet ingår också koppling till Nollvisionen och dess delmål.

### 2 Handlingsplan

Utifrån analysen av bakgrundsmaterialet har en handlingsplan tagits fram. I denna tas konkreta och mätbara mål fram.

<p>Mål (Vad ska vi uppnå?) Fokusområden (Vilka områden ska vi arbeta mest med) Åtgärder (Vad ska vi göra under programperioden)</p>
---

Målen har satts upp så att de ska vara SMART:a det vill säga Specifika, Mätbara, Acceperade, Realistiska och Tidsatta. Fokusområdena har valts utifrån de områden som man behöver arbeta extra med för att nå målen. Fokus ligger på att ökad trafiksäkerhet genom fysiska åtgärder, men även genom påverkans- och informationsåtgärder.

För att nå de uppsatta målen krävs att åtgärder, såväl fysiska i trafikmiljön som påverkans och informationsåtgärder genomförs. I bilaga 4 redovisas en verktygslåda med att antal åtgärder som bör genomföras för att nå de uppsatta målen.

### 3 Förankring

En viktig målsättning med trafiksäkerhetsprogrammet är att nå samsyn kring arbetet med trafiksäkerhet. I bakgrundsmaterialet ingår därför intervjuer med andra intressenter, bland annat säkerhetssamordnare, polis, skola och hemtjänst.

Trafiksäkerhetsprogrammet har varit ute på samråd hos Polisen, Trafikverket, Räddningstjänsten, Kommunala pensionärsrådet, Rådet för funktionshindrade, Brottsförebyggande rådet, Ungdomsrådet. Trafiksäkerhetsprogrammet var utöver detta tillgängligt på kommunens bibliotek och i kommunhuset för att ge allmänheten tillfälle att yttra sig. Totalt inkom fyra myndigheter och organisationer samt två privatpersoner med synpunkter. Samtliga synpunkter sammanställs i en samrådsredogörelse inför beslut. I sammanställningen görs en kort kommentar till respektive synpunkt och om och hur den arbetas in. Samrådsredogörelsen redovisas i bilaga 6.

Politiskt förankras Trafiksäkerhetsprogrammet genom nämnden för gemensam medborgarservice och slutligt antagande i kommunfullmäktige.



## Allmänt om trafiksäkerhet

### Hastighetens betydelse för trafiksäkerheten

Fordonstrafikens hastighet är den helt avgörande faktorn för om en olycka inträffar och hur allvarlig den blir. En minskning av fordonens medelhastighet med 10 % ger en minskning av dödsolyckorna med 50 % och en minskning av personskadeolyckorna med 30 %.

Enligt Nollvisionen ska människans förmåga att klara ett yttre krockvåld vara normgivande för utformningen av bland annat gator och vägar. En fotgängare som kolliderar med en bil i cirka 30 km/tim har stor chans att överleva. Men om kollisionshastigheten är ca 50 km/tim ökar dödsrisken dramatiskt: från ca 10 % vid 30 km/tim till omkring 80 % vid 50 km/tim, se bild 1 nedan.

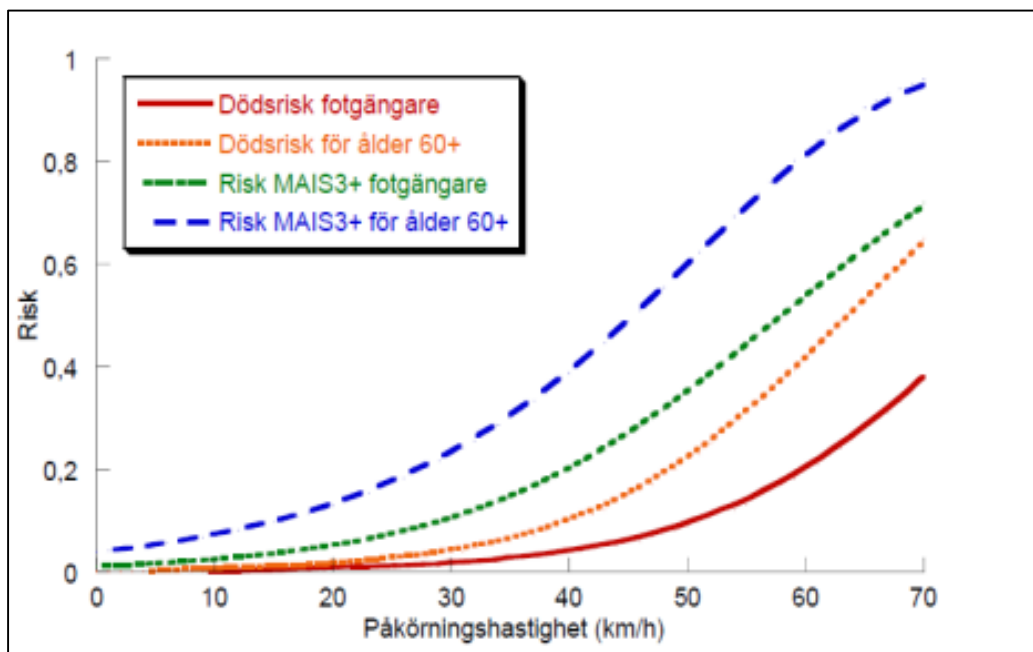


Bild 1 Krockvåldskurva med skaderisk för oskyddade trafikanter som funktion av påkörningshastigheten

Av bilden ovan framgår att 50 km/h inte är någon lämplig hastighet vid planerade möten mellan motorfordon och oskyddade trafikanter. Redan från 30 km/h ökar riskerna kraftigt för svåra skador och dödsolyckor. Man kan också konstatera att personer över 60 år skadas mer allvarligt än yngre vid samma påkörningshastighet.

## Nationella trafiksäkerhetsmål

Nollvisionen som fastställdes genom ett beslut i riksdagen 1997 är grunden för allt trafiksäkerhetsarbete i Sverige. I Nollvisionen slås fast att det inte är acceptabelt att vägtrafiken kräver människoliv. Beslutet om Nollvisionen har lett till förändringar i trafiksäkerhetspolitiken och i sättet att arbeta med trafiksäkerhet. Bland annat har det skett en genomgripande förändring i synen på ansvar. Tidigare var det enskilda trafikanter som hade i princip hela ansvaret. Nu har i stället alla ansvar för säkerheten i trafiken, både den enskilda människa och de som utformar trafiksystemet.

Nollvisionen har inneburit att dödstaten i trafiken sjunkit dramatiskt i och med att alla mer medvetet arbetar på bred front för säkrare trafik.

Riksdagen beslutade 2009 om ett nytt etappmål 2020 för trafiksäkerhet i riktning mot Nollvisionen:

- Halvering av antalet dödade (jämfört med år 2007)
- Minskning av antalet allvarliga skadefall med 25 % (jämfört med år 2007)

För Vellinge innebär detta en minskning från ett dödsfall (2007) till ett dödsfall per två år och en halvering av antalet svårt skadade från 18 till nio. De låga talen visar på behovet att för en enskild kommun av Vellinges storlek titta över längre perioder. I detta program föreslås att olycksdata analyseras på femårsbasis.

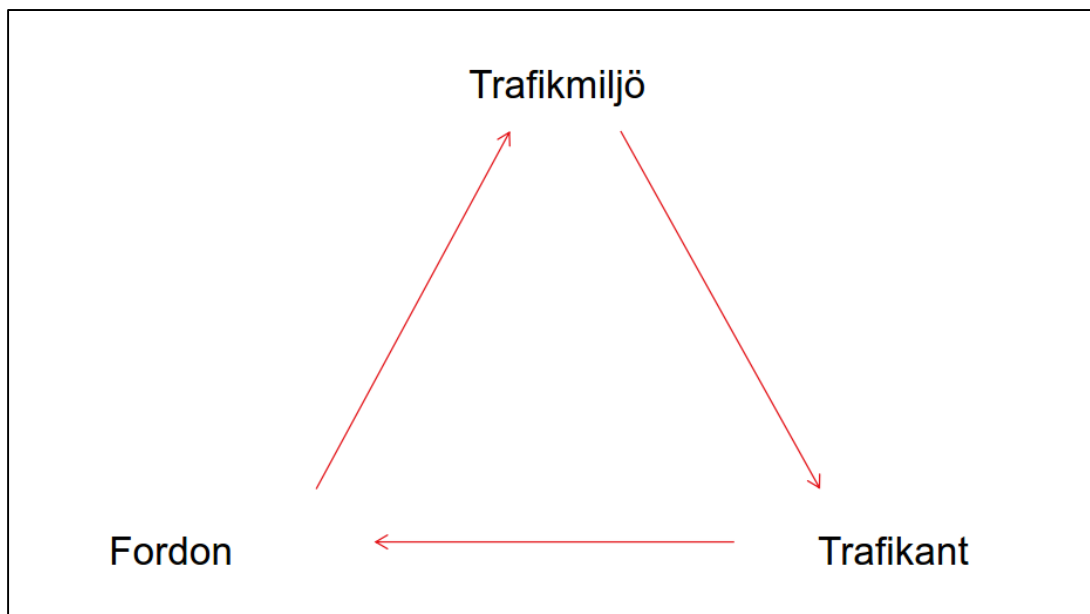
Om målen om färre dödade och skadade fram till 2020 ska nås krävs det förändringar inom följande tio insatsområden som har tagits fram av Trafikverket:

1. Hastighetsefterlevnad, statligt vägnät
2. Hastighetsefterlevnad, kommunalt vägnät
3. Nykter trafik
4. Bältesanvändning
5. Hjälm användning, cykelhjälm och mopedhjälm
6. Säkra personbilar
7. Säkra motorcyklar (ABS)
8. Säkra statliga vägar
9. Säkra gång-, cykel- och mopedpassager
10. Drift och underhåll på cykelvägar i tätort

Punkt 3, 4, 5, 6 och 7 är områden som kräver lokalt engagemang från andra aktörer, till exempel Polisen, NTF, Trafikverket, och fordonindustrin. Punkt 2, 9 och 10 är viktiga insatsområden som Vellinge kommun har stor möjlighet att påverka. Därför kommer fokus i trafikstrategin att ligga på dessa. För punkt 1 och 8 är Trafikverket ansvariga, dock kan Vellinge kommun påverka vid de samråd som sker mellan kommunen och Trafikverket.

### Ansvaret för trafiksäkerhet är delat

Generellt brukar man säga att trafikolyckor kan orsakas av brister hos minst en av tre faktorer: trafikmiljö (vägutformning), fordon och trafikant:



*Bild 2 Samband trafikmiljö-fordon-trafikant*

Med Nollvisionen kom tanken om att mänskliga misstag inte ska straffas med döden eller svåra skador; trafikmiljön ska vara förlåtande. För att man ska lyckas i trafiksäkerhetsarbetet och nå de högt uppsatta målen krävs att många aktörer samverkar. Detta gäller såväl mellan olika väghållare (kommun, Trafikverket, vägföreningar) som med andra aktörer (Region Skåne, Polis, BRÅ, skola och omsorg m.fl.) och trafikanterna och fordonstillverkare.

I trafiksäkerhetsprogrammet redovisas förslag på åtgärder inom alla tre områdena ovan och det ingår åtgärder för att fortsätta med och stärka det samarbete som finns mellan olika aktörer.

## Jämförelse med andra kommuner

Vellinge har ett antal jämförelsekommuner som till storlek och demografiskt påminner om Vellinge. Dessa är Lomma, Kävlinge och Staffanstorp i Skåne samt Nacka och Danderyd i Stockholms län. Syftet med jämförelsen är att se och dra nytta av hur liknande kommuner arbetat med motsvarande frågor.

*Lomma kommun* har 2014 tagit fram ett Trafiksäkerhetsprogram som utgår från Trafiksäkra staden. Utöver detta håller Lomma kommun på att ta fram en cykelplan där bland annat åtgärder som lyfts fram i trafiksäkerhetsprogrammet redovisas.

*Kävlinge kommun* har inte något trafiksäkerhetsprogram eller trafiksäkerhetsplan. Kävlinge kommun har dock nyligen tagit fram en cykelplan där bland annat trafiksäkerhetsaspekter lyfts fram.

*Staffanstorps kommun* har inte något trafiksäkerhetsprogram eller trafiksäkerhetsplan. Man har antagit och påbörjat uppskyltning med de nya hastighetsgränserna.

*Danderyds kommun* har ett trafiksäkerhetsprogram som sträcker sig för perioden 2014-2016. Detta program är en ren åtgärdslista som redovisar ett antal prissatta objekt år för år. Danderyds kommun har också under 2014 tagit fram en cykelplan som med visioner om hur man tänker sig cykeltrafiken i framtiden, och förslag på utbyggnad och förbättring av cykelleder.

*Nacka kommun* har tagit fram ett dokument ”Riktlinjer för trafiksäkerhetsarbetet 2013” där bland annat olycksutveckling och förslag på åtgärder ges. Man har utöver detta tagit fram en cykelstrategi där bland annat breddmått och separering samt behov av trafiksäkerhetshöjande åtgärder redovisas.

### Trafikolyckor

För att sätta Vellinges olycksbild i ett sammanhang studeras olycksdata även för Lomma och Staffanstorp. Nacka och Danderyd är betydligt större vilket gör att jämförelsen inte bedöms som relevant. Olyckorna gäller hela kommunen inklusive det statliga vägnätet, vilket gör att analysen inte ska se som en bedömning av vem som arbetat mest effektivt med trafiksäkerhet.

Svårighetsgrad	Totalt	2009	2010	2011	2012	2013
Dödsolyckor	7	1	2	1	1	2
Svårt skadade	76	24	17	15	12	8
Lindrigt skadade	622	116	123	108	118	157
Samtliga olyckstyper	705	141	142	124	131	167

*Bild 2 Trafikolyckor 2009 – 2013, Vellinge*

Svårighetsgrad	Totalt	2009	2010	2011	2012	2013
Dödsolyckor	4	1	1	0	0	2
Svårt skadade	47	8	11	8	10	10
Lindrigt skadade	516	86	104	122	102	102
Samtliga olyckstyper	567	95	116	130	112	114

*Bild 3 Trafikolyckor 2009 – 2013, Staffanstorp*

Svårighetsgrad	Totalt	2009	2010	2011	2012	2013
Dödsolyckor	1	1	0	0	0	0
Svårt skadade	54	11	12	17	10	4
Lindrigt skadade	471	76	97	96	107	95
Samtliga olyckstyper	526	88	109	113	117	99

*Bild 4 Trafikolyckor 2009 – 2013, Lomma*

I tabellerna ovan redovisas fler olyckor i Vellinge än i Lomma och Staffanstorp. Detta kan förklaras dels med att Vellinge är en något större kommun, utslaget per invånare har man färre olyckor, dels påverkas uppgifterna ovan av vilka nationella vägar som går igenom respektive kommun. Räknat per invånare har Vellinge 41 olyckor per år och 10 000 invånare, Staffanstorp 49 per år och 10 000 invånare Lomma 34 trafikolyckor per år och 10 000 invånare.

## Vellinge kommuns trafiksäkerhetsarbete idag

### Gällande trafiksäkerhetsprogram

Vellinge kommun har ett trafiksäkerhetsprogram som gäller under perioden 2008-2014. I trafiksäkerhetsprogrammet anges bland annat problemområden, mål och åtgärder.

#### *Problemområden*

I trafiksäkerhetsprogrammet 2008-2014 anges sex utpekade problemområden som man särskilt vill arbeta med:

- Stort antal singelolyckor
- 60 % av olyckorna sker med oskyddade trafikanter
- Barn 7-17 år är överrepresenterade
- Allvarliga olyckor och dödsolyckor sker på det statliga vägnätet
- 50 % av olyckorna sker i korsningar
- Åldersgruppen 20-24 år är överrepresenterad

#### *Mål*

Utifrån problemområdena har sju mål satts upp för trafiksäkerheten. Flera av dessa har kopplingar till mer än ett problemområde:

- Förbättra kvalitén på gång- och cykelvägar
- Minska antalet singelolyckor med fotgängare och cyklister
- Minska antalet mopedolyckor
- Minska körhastigheten med 2 km/h
- Minska antalet olyckor där skolvägar korsar större vägar
- Öka bältesanvändningen
- Minska antalet olyckor orsakade av alkohol och droger

#### *Åtgärder*

För att uppfylla målen har sex actionpunkter tagits fram:

- Arbeta med drift och underhåll
- Säkrare trafikmiljö i tätort
- Mer trafiksäkerhet i skolan
- Förbättra trafiksäkerheten på de statliga vägarna
- Öka trafiksäkerheten på kommunens transporter
- Minskad användning av alkohol och droger

Utöver detta ska man arbeta för en ökad trafiksäkerhetsmedvetenhet följa utvecklingen genom uppföljning av effekterna.

### Genomförda åtgärder

Under perioden har ett antal åtgärder genomförts, bland annat

- Skolvägsenkäter med åtgärdsprogram
- Nya gång- och cykelvägar
- Förbättrad belysning
- Orsaksanalys av inträffade olyckor
- Informationsinsatser till trafikanter
- Fysiska åtgärder i trafikmiljön

### Uppföljning

För att mäta hur väl man uppnått de mål som satts upp i det gällande trafiksäkerhetsprogrammet har de uppsatta målen analyserats. Målen är inte alltid konkret mätbara vilket gör att en effektbedömning har gjorts i samråd mellan konsult och beställare och kommenteras i kolumnen ”Effekt 2009-2013”.

Mål	Effekt 2009-2013	Uppfyllt
Förbättra kvalitén på gång- och cykelvägar	Utbyggnad gång- och cykelnät Belysning	Ja
Minska antalet singelolyckor med fotgängare och cyklister	Ökning från 46 personer/år till 74 personer per år (rullande femårsvärde)	Nej
Minska antalet mopedolyckor	Minskning från 15 personer/år till 9 personer per år (rullande femårsvärde)	Ja
Minska körhastigheten med 2 km/h	Fysiska åtgärder i trafikmiljön Hastighetsplan-nya hastighetsbegränsningar	Delvis
Minska antalet olyckor där skolvägar korsar större vägar	Fysiska åtgärder i trafikmiljön Skolvägsenkäter med åtgärdsförslag	Delvis
Öka bältesanvändningen	Informationsinsatser Polisbevakning	Ja

*Bild 5 Måluppfyllning, Trafiksäkerhetsprogram 2009-2014*

## Andra kommunala trafiksäkerhetsmål

### Handlingsprogram 2011-2014 enligt lag om skydd mot olyckor

Vellinge kommun har tagit fram ett handlingsprogram för 2011 till 2015 enligt lagen om skydd mot olyckor. Av tolv uppsatta mål är det tre som särskilt rör trafikområdet.

Genom insatser för att **minska körhastigheten** med 2 km/tim på gator i biltrafikens kommunala huvudvägnät med betydande trafikflöde och korsande skolvägar, är målsättningen att antalet skadade personer i olyckor (inom detta vägnät) där motorfordon är inblandade, skall minska från 10 personer år 2006 till 8 personer år 2014.

Genom insatser för att **ökad säkerheten för cyklister och mopedister**, är målsättningen att antalet skadade personer i olyckor (inom det kommunala vägnätet), skall minska från 28 personer (medelvärde 2006-2010) till 23 personer år 2014 (medelvärde 2010-2014).

Minska antalet **singelolyckor med gående** på det kommunala gatunätet, som leder till sjukhusbesök, från 9 lindrigt skadade/år (2010) till 5 samt bibehålla 0 dödade och svårt skadade/år till och med 2014-12-31.

”Genom att arbeta med attitydförändringar i samarbete med bland annat Polisen samt att genomföra skolvägsutredningar för att kartlägga och öka säkerheten genom att bygga fysiska hastighetsdämpande åtgärder och/eller införa nya hastighetsbegränsningar.”

Handlingsplanen föreslår att man ska fortsätta arbetet med att förbättra underhåll av cykelvägnätet och information till cyklister och mopedister. Vilken information som skall förmedlas till cyklisterna och mopedisterna får analysen av olycksorsakerna avgöra.

Vad gäller antalet singelolyckor föreslås en detaljgenomgång av statistik i Strada med hänsyn till orsak, ålder, plats, skadekonsekvens. Med detta som stöd ska man därefter arbeta för utbyggnad av gång- och cykelvägnätet samt med att öka trafiksäkerheten längs det befintliga nätet. Slutligen ska man fortsätta att säsongsmässigt informera fastighetsägarna om deras ansvar för bland annat snöröjning.

Som arbete föreslås också arbetet med träffar med mopedister och deras föräldrar. Detta görs redan i dag i samarbete med skolan och med träffar i kommunhuset eller direkt på skolorna.



## Olycksstatistik i Vellinge

I detta kapitel sammanfattas den olycksanalys som gjorts utifrån de olyckor som rapporterats till STRADA. En mer omfattande olycksanalys framgår av bilaga 1 och som kartor i bilaga 2 och bilaga 3.

### Olycksutveckling

Olycksstatistik har tagits fram för den senaste femårsperioden. Av denna framgår bland annat att antalet dödade är få och ligger konstant på mellan en och två per år. Antalet svårt skadade har minskat under perioden, vilket tyder på att Vellinge kommun lyckats med tanke på Nollvisionens mål om i minskat antal dödade och svårt skadade. Antalet lindrigt skadade är dock något ökande.

Svårighetsgrad	Totalt	2009	2010	2011	2012	2013
Dödsolyckor	7	1	2	1	1	2
Svårt skadade	76	24	17	15	12	8
Lindrigt skadade	622	116	123	108	118	157
Samtliga olyckstyper	705	141	142	124	131	167

*Bild 6 Vellinge, samtliga olyckor 2009-2013*

På det kommunala nätet är trenden ytterligare tydligare i att antalet svårt skadade minskar under perioden. Även här har antalet lindrigt skadade ökat något under den studerade femårsperioden. Detta skulle kunna tyda på att kommunen arbetat i enlighet med Nollvisionen på så sätt att olyckor som tidigare skulle inneburit svårt skadade eller dödade nu resulterar i lindriga skador.

Svårighetsgrad	Totalt	2009	2010	2011	2012	2013
Dödsolyckor	2	0	0	0	1	1
Svårt skadade	20	6	6	5	2	1
Lindrigt skadade	247	46	48	47	45	61
Samtliga olyckstyper	269	52	54	52	48	63

*Bild 7 Vellinge, olyckor på det kommunala nätet 2009-2013*

## Barn och ungdomar

Barn och ungdomar (0-17 år) är en särskilt intressant grupp som lyfts fram redan i det nu gällande trafiksäkerhetsprogrammet. De lyfts också särskilt fram bland annat genom barnkonventionen som säger att barns och ungas bästa alltid ska sättas främst. Olycksstatistiken för den senaste femårsperioden visar att cykelolyckor, framför allt singelolyckor, är vanliga. Gruppen är också överrepresenterad i mopedolyckor även om trenden för dessa är att de minskat under perioden. Olyckor mellan moped och fotgängare/cykel är ovanliga.

	Singel	Fotg.	Cykel	Moped	MC	Bil	Lastbil	Buss
Fotgängare	17 (0,0,17)					5 (0,0,5)	1 (0,0,1)	
Cykel	61 (0,0,61)		9 (0,0,9)			12 (0,0,12)		
Moped	18 (0,1,17)	1 (0,0,1)		2 (0,0,2)		15 (0,2,13)	1 (0,1,0)	1 (0,0,1)
Personbil	7 (0,0,7)				1 (0,0,1)	11 (0,1,10)		
Lastbil	1 (0,0,1)							
Buss							2 (0,0,2)	
Övrigt	1 (0,0,1)							

*Bild 8 Barn- och ungas olyckor 2009-2013*

Tabellen ovan läses så att det under perioden skadats 17 fotgängare (barn och unga) i singelolyckor och fem fotgängare (barn och unga) som skadats vid kollision med bil. Siffrorna inom parentes visar skadegrad (död, svårt skadad, lindrigt skadad)

## Äldre (65 år och äldre)

Även äldre är en särskilt intressant grupp, dels därför att de ofta skadar sig allvarligare än andra, men också för att åtgärder som gör det säkrare för äldre möjliggör för denna grupp att vara aktiva en större del av sitt liv. Precis som för barn är singelolyckor vanliga. Skillnaden ligger i att det framför allt är som fotgängare och i andra hand som cyklister de skadas. En annan skillnad är att de äldre skadar sig värre än yngre och att det är många halkolyckor. Av de drygt 120 som skadade sig i singelolyckor skadade sig 14 svårt och en fotgängare avled. Äldres olyckor har också uppmärksammats inom äldreomsorgen.

	Singel	Fotg.	Cykel	Bil	Lastbil	Djur	Övrigt
Fotgängare	79 (1,9,69)			2 (1,0,1)			1 (0,0,1)
Cyklist	49 (0,5,44)	1 (0,0,1)	3 (0,0,3)	7 (0,0,7)		1 (0,0,1)	
Mopedist				2 (0,1,1)			
Personbil	5 (0,1,4)			10 (0,1,9)			
Buss	2(0,1,1)				2(0,0,2)		

Bild 9 Äldres olyckor 2009-2013

## Fotgängare

Av tabellen nedan framgår att det totala antalet fotgängarolyckor ökat under den studerade perioden. Ökningen består av lindriga olyckor, vilket kan bero på förbättrad registrering. Just fotgängarolyckor är en kategori som har stort mörkertal. För tre av de fyra dödsolyckor som registrerats i STRADA var orsaken en annan än trafikolyckan eller att dödsfallet inträffade mer än 30 dagar efter olyckan.

Svårighetsgrad	Totalt	2009	2010	2011	2012	2013
Dödsolyckor	4	0	1	1	1	1
Svårt skadade	10	5	1	1	1	2
Lindrigt skadade	176	21	36	30	42	47
Samtliga olyckstyper	190	26	38	32	44	50

Bild 10 Skadade fotgängare 2009-2013

65 stycken av de 190 skadorna berodde på snö och is. Sammanlagt 53 av de 190 skadade berodde på grus, hål och ojämnheter.

## Cyklister

Det totala antalet cykelolyckor minskar inte. Dock är det precis som för fallet med fotgängarna så att det blir färre och färre svåra olyckor. Över 200 av de totalt 263 skadades i singelolyckor. Under perioden 2009-2013 dödades ingen cyklist.

Svårighetsgrad	Totalt	2009	2010	2011	2012	2013
Dödsolyckor	0	0	0	0	0	0
Svårt skadade	23	6	3	7	6	1
Lindrigt skadade	240	48	43	41	43	65
Samtliga olyckstyper	263	54	46	48	49	66

*Bild 11 Skadade cyklister 2009-2013*

29 av de 263 skadorna skedde i samband med snö och is och sammanlagt 28 på grund av grus respektive hål och ojämnheter.

## Mopedister

Att arbeta med mopedolyckor var ett av fokusområdena för det senaste trafiksäkerhetsprogrammet. Arbetet med riktade insatser (informations- och påverkansåtgärder i samarbete med skola och säkerhetssamordnare, polis och ungdomsråd), verkar ha varit effektivt; antalet olyckor har minskat kontinuerligt och det har inte inträffat någon svår olycka under åren 2012 och 2013.

Svårighetsgrad	Totalt	2009	2010	2011	2012	2013
Dödsolyckor	0	0	0	0	0	0
Svårt skadade	9	3	2	4	0	0
Lindrigt skadade	38	13	5	9	8	3
Samtliga olyckstyper	47	16	7	13	8	3

*Bild 12 Skadade mopedister 2009-2013*

Drygt hälften av de registrerade skadade i mopedolyckor var singelolyckor och knappt hälften inträffade vid kollision med personbil. Ungdomar (-18 år) är kraftigt överrepresenterade och det är framför allt pojkar som skadas.

## Väghållare

En studie av väghållaransvaret där olyckorna inträffat visar att drygt en tredjedel av olyckorna inträffat på kommunala gator. I tabellen nedan kan man också se att andelen svårt skadade är högre på det statliga vägnätet, vilket beror på de högre hastigheterna på dessa gator och vägar.

Väghållare	Totalt	Död	Svårt skadade	Lindrigt skadade
Statlig	194	3	32	159
Kommunal	255	2	17	236
Enskild väghållare	188	3	14	168
Övrigt	123	0	16	107

*Bild 13 Olyckor fördelade på väghållare 2009-2013*

Tabellen ovan redovisar en förhållandevis hög andel olyckor på enskilt vägnät. I kommunen finns knappt 392 km enskilda vägar, 197 km kommunalt vägnät och 207 km statligt vägnät, vilket förklarar denna höga andel.

### Mest olycksdrabbade sträckor och platser

Förutom arbetet med generella åtgärder har även de mest olycksdrabbade platserna studerats i STRADA för perioden 2009- 2013. De mest olycksdrabbade stäckorna är:

Statliga vägnätet	Kommunala vägnätet
E6/E22 (134 olyckor)	Falsterbovägen, Höllviken (41 olyckor)
Väg 100 (94 olyckor)	Stenbocks väg (18 olyckor)
Väg 101 (24 olyckor)	Strandbadsvägen, Falsterbo (11 olyckor)

*Bild 14* Mest olycksdrabbade sträckor, Vellinge kommun respektive kommunala vägnätet

Samtliga gator är långa och med förhållandevis hög trafikmängd, vilket är en av förklaringarna till att dessa gator syns i statistiken.

Ur STRADA-uttaget har dessa korsningar identifierats som olycksdrabbade:

- Norra Leden/Malmövägen, Vellinge
- Hököpingsvägen/Vattentornsgatan, Vellinge
- Vattentornsgatan/Trädgårdsgatan, Vellinge
- Norrevångsgatan/Ängavägen, Vellinge
- Norrevångsgatan/Västebrogatans södra anslutning, Vellinge
- Falsterbovägen/Stenbocks väg, Höllviken
- Strandbadsvägen/Malmövägen, Skanör/Falsterbo
- Falsterbovägen/Malmövägen, Skanör/Falsterbo

Utöver dessa korsningar kan man konstatera att bilden redovisar relativt många olyckor i centrala Vellinge, utspjtt på ett mindre antal gator och på Stenbocks väg i Höllviken mellan Ängdalavägen och Grenvägen.

## Intervjuer med aktörer

Samarbete mellan olika intressenter har av Vellinge kommun setts som en viktig aspekt i att nå goda resultat med sitt trafiksäkerhetsarbete. Som underlag inför det nya trafiksäkerhetsprogrammet har därför intervjuer gjorts med ett antal aktörer, bland annat vård, skola och polis. Intervjuerna gjordes under hösten 2014. De tillfrågades åsikter kan i punktform summeras enligt nedan.

- Generellt fungerar det bra
- Driftsfrågor t.ex. sikt, vatten i tunnlrar, snö
- Arbetsmiljö
- Statliga vägnätet, E6, väg 100, 101, viktigt att arbeta med
- Slarviga trafikanter, hastighet, reflexer
- Äldre, barn och funktionshindrade är viktiga målgrupper

Punkterna ovan förstärker den bild som kommer av olycksanalysen. Utöver de generella punkterna ovan framkom andra aspekter som är mer konkreta. Dessa har arbetats in som i de åtgärds punkter som föreslås i trafiksäkerhetsprogrammet

- Checklista vid bygglovshantering (t.ex.)
  - Infarter
  - Trafik i byggskedet/trafikanordningsplaner
  - Behov av sikttrianglar
  - Avfallshantering
  - Hantering av parkeringsfrågor med fokus på trafiksäkerhet
- Checklista vid exploateringsavtal
  - Säkra att trafiksäkerhetsåtgärder genomförs
  - Hantering av parkeringsfrågor med fokus på trafiksäkerhet
- Mall för upphandling
- Separering av fotgängare och cyklister
- Arbeta in olyckor med vilda djur i olycksrapporteringen genom kontakt med kommunjägare

## Skolvägsundersökningar

Vellinge kommun har under åren 2008 till 2011 gjort skolvägsundersökningar på totalt sju skolor. I dessa gjordes dels inventeringar på plats, dels intervjuer med barnen. Dessa finns redovisade som separata rapporter, skola för skola. Generellt kan barnens kommentarer sammanfattas enligt nedan.

- Höga hastigheter på (bil)trafiken
- Mycket biltrafik
- Avsaknad av cykelbana
- Farligt vid korsningar
- Dålig sikt på vissa platser
- Mörkt (dålig belysning)

Barnens kommentarer sätter återigen fokus på hastighetens betydelse. Barnen önskar också en utbyggnad av cykelnätet, framför allt i närheten av skolorna.



## Trafikmätningar

Vellinge kommun genomför regelmässigt trafikräkningar på det kommunala vägnätet. Av dessa framgår bland annat att hastigheterna är för höga på några av de större gatorna. Medelhastigheten ligger över den skyltade och 85-percentilen, som är den viktigaste med avseende på trafiksäkerhet är för flera gator betydligt högre än den skyltade.

Gata	Del	85 % km/h	Medel (km/h)	Skyltad (km/h)	Ny hastighet
Hököpingevägen, Vellinge	Vid Smidsgatan	71	56	50	60
Hököpingevägen, Vellinge	Vid Vattentornsgatan	67	58	50	60
Olsgårdsgatan, Vellinge		74	65	50	60
Malmövägen, Skanör		69	58	50	60
Strandbadsvägen, Falsterbo		67	58	50	40/60

*Bild 15 Kommunala gator med höga hastigheter*

Tabellen ovan redovisar skyltad hastighet vid mättillfälle respektive ny, skyltad hastighet efter genomförande av hastighetsplanen. De nya hastigheterna är satta utifrån vad som är en lämplig hastighet med hänsyn tagen till gatans utformning, funktion och karaktär.

På 30-sträckorna är det betydligt svårare att peka ut särskilda platser eftersom man här ser en betydligt mer spridd hastighetsbild.

## Hur ska vi arbeta framöver?

För att nå så bra resultat som möjligt är det viktigt att fokusera på rätt saker. De fokusområden som valts ut är därför områden som lyftes fram redan i den gällande trafiksäkerhetsprogrammet men som inte uppfyllts. Vidare är det viktigt att arbeta mot Nollvisionens mål, vilket innebär fokus på att minska antalet svårt skadade och dödade. Fokusområden enligt nedan har valts ut som svarar mot detta och som bedöms leda i önskvärd riktning

Det är också viktigt att under den kommande femårsperioden arbeta vidare med det som är bra. Mopedolyckor och ökad bältesanvändning som båda var mål för den gångna perioden går i rätt riktning. I första hand ska den nuvarande trenden bevakas, men om den avstannar eller vänder kan åtgärder behöva sättas in. Även samarbetet mellan olika aktörer bedöms fungera bra. Här är det framför allt viktigt att bevaka kontinuiteten.

Slutligen bedöms utbildningsinsatser för såväl yngre som äldre som särskilt viktiga. De specifika åtgärderna skiljer sig mellan grupperna. Gemensamt är dock att det för båda grupperna skapar en ökad rörlighet och möjlighet till ett aktivt/självständigt liv.

### Fokusområden

De fokusområden som särskilt valts framgår nedan. Områdena har valts för att så effektivt som möjligt leda mot ökad trafiksäkerhet i samråd mellan konsulten och Vellinge kommun. I rutan medan kommenteras punkterna inom parentes.

- Svårt skadade och dödade (Nollvisionen)
- Cykelolyckor (målet inte uppnått)
- Fotgängarolyckor (målet inte uppnått)
- Unga och äldre
- Höga hastigheter (enskilt viktigaste trafiksäkerhetsaspekten)
- Drift och underhåll
  - o Grus
  - o Vinterväghållning
  - o Siktproblem
- Olycksdrabbade gatutyper och platser
- Trafikantbeteende
- Belysning

### Svårt skadade och dödade

Svårt skadade och dödade är grundtanken med Nollvisionen. Ingen ska behöva dö eller skadas så svårt att man inte kan komma tillbaka till ett normalt liv.

## Fotgängare och cyklister

Målen avseende olycksutvecklingen för fotgängare och cyklister har inte uppnåtts och fortsatt arbete behövs därför. Fotgängare och cyklister är också ofta barn och unga (under 17 år) eller äldre, vilket gör att arbete med detta är viktigt också ur ett barnperspektiv och för att möjliggöra ett aktivt liv så långt upp i åldrarna som möjligt.

### Unga och äldre

Barn och unga har särskilt lyfts fram som viktiga. Förutom att den fysiska utformningen bör ta hänsyn till barns och ungas behov så bör utbildningsinsatser sättas in för att på så sätt steg för steg öka barns och ungas rörelsefrihet. För de yngre barnen kan trafikövningsbanor vara en åtgärd. För de äldre barnen kan moped- och cykelutbildning vara en åtgärd.



*Bild 16 Lekplats med trafiktema*

Äldre bör erbjudas möjlighet till såväl sjukgymnastik som annan träning för att vara så rörliga som möjligt. Detta underlättar tillvaron oavsett om man är fotgängare, cyklist, själv kör bil eller är passagerare. På detta sätt finns möjlighet att öka äldres rörelsefrihet och de kan ha ett aktivt liv längre, inte minst tillsammans med åtgärder i den fysiska miljön för att underlätta för äldre. Åtgärder som underlättar och gör det säkrare för äldre innebär också att behovet av färdtjänst minskar. Exempel på åtgärder som kan underlätta för äldre och öka deras rörelsefrihet bör bänkar placeras med jämna mellanrum.



*Bild 17 Bänk som underlättar för folk som har svårt att gå längre sträckor. Placeringen av bänkar är viktigt för att de ska användas.*

En tredje grupp som särskilt identifierats är funktionshindrade. Alla åtgärder som görs för att öka trafiksäkerheten underlättar möjligheterna för funktionshindrade att röra sig i trafikmiljön. Detta gäller inte minst drift- och underhållsåtgärder för att minska antalet singelolyckor, men även särskilt riktade åtgärder som exempelvis bänkar, se bild 17, och taktila stråk gör det enklare och säkrare för rörelsehindrade att röra sig. I likhet med förhållandena för äldre ökas de funktionshindrades rörelsefrihet och delaktighet.

## Höga hastigheter

Hastigheten är den enskilt viktigaste faktorn vad gäller trafiksäkerhet. Ett fortsatt arbete med att få ner hastigheterna är där med nödvändigt. Utöver fysiska åtgärder behövs övervakning via polis och informationsinsatser, t.ex. din fart-skyltar, se bild 19. Erfarenheten visar att dessa skyltar har som bäst effekt den första tiden, vilket innebär att de med fördel kan flyttas mellan olika platser.



Bild 19 Hastighetsdisplay med direkt återkoppling till föraren

Automatisk trafiksäkerhetskontroll, ATK, är inte aktuellt på de kommunala gatorna eftersom de inte uppfyller kriterierna på hastighetsöverträdelser och olycksrisker som satts upp av Trafikverket och Polisen.

### Drift och underhåll

Av olycksdata framgår att många olyckor sker på grund av is, halka och gropar eller liknande i trottoaren eller vägbanan. Ansvaret för drift och underhåll är delat, dels beroende på väghållare, men också fastighetsägare har ansvar i form av trottoar/gångbanedel utanför den egna fastigheten.



Bild 20 Vinterväghållen trottoar

Att ha en hög ambition för drift och underhåll är viktigt. De insatstider som finns innebär dock att inte alla gator och gångbanor kan vara vinterväghållna direkt. Det kan i dessa fall vara viktigt att exempelvis äldre väntar med att gå ut tills halkbekämpning och annan vinterväghållning gjorts. Problem med halka är vanligast vintertid, men förekommer även exempelvis på grund av kottar sommartid och höstlöv.

### Olycksdrabbade gatutyper och platser

I arbetet med att förbättra trafiksäkerheten måste de mest olycksdrabbade platserna åtgärdas. Detta gäller såväl enskilda platser som riskabla olyckstyper. Vilka åtgärder som är lämpliga avgörs i samband med mer noggranna analyser, plats för plats beroende på problembilden.



Bild 21 Trafiksäkerhetshöjande åtgärd i form av refug och upphöjd gång- och cykelpassage

### Trafikantbeteende

Arbetet med att förändra trafikantbeteende ska framför allt göras genom att underlätta att göra rätt. Riktade kampanjer kan ha en effekt och vara normbildande, men bör för att ha god effekt sättas i ett sammanhang, exempelvis i samband med att man byggt om en gata eller som riktade åtgärder till skolbarn.

### Belysning

Belysning är en viktig aspekt, dels för trafiksäkerheten, men också för tryggheten. Arbetet med belysning är systematiskt och rör såväl drift och underhåll som utbyggnad eller standardhöjning. Oskyddade trafikanter (fotgängare och cyklister) är prioriterade. För att öka trafiksäkerheten är det framför allt kritiska korsningspunkter som är viktiga att åtgärda. För att öka tryggheten är det dessutom viktigt att arbeta med belysning på sträckor.

### Arbeta vidare med det som är bra

Utöver fokusområdena är det viktigt att även fortsätta arbeta med och bevaka det som fungerar bra. En analys av målen för det gällande trafiksäkerhetsprogrammet visar att flera av de uppsatta målen uppfyllts. För dessa områden är det framför allt viktigt att se till att utvecklingen inte vänder utan helst fortsätter i samma riktning.

- Mopedåkning (få olyckor idag)
- Bältesanvändning (stor ökning i senaste mätningen)
- Samarbeta mellan olika aktörer

Mopedolyckorna har minskat markant de senaste åren. Detta kan bero på de åtgärder som genomförts, men kan också ha att göra med en allmän trend med minskad mopedtrafik. Området var med som fokusområde i den gällande trafiksäkerhetsprogrammet. Den närmaste perioden ligger fokus på att bevaka och behålla den positiva utvecklingen så att trenden inte vänder.



Bild 22 Mopedist på gång- cykel och mopedväg





Bild 23 Skolskjutsbesiktning

Vellinge kommun har ett bra samarbete såväl internt inom kommunen som externt med exempelvis Polisen, Trafikverket och Region Skåne. Arbetet bör fortsätta och det är viktigt med kontinuitet för att det ska vara lyckosamt. Exempel på samarbete som sker kontinuerligt är skolskjutsbesiktningar där trafikingenjör, Trafikverket, Polisen, skolan och bussbolaget deltar.

Bältesanvändningen i Vellinge har enligt de senaste mätningarna ökat från 87 % till 92 %. Det är viktigt att bevaka så att inte den positiva trenden vänder.

## Vision och mål

### Nollvisionen- Ingen ska behöva döda eller skadas svårt i trafiken

Vellinge kommun har antagit Nollvisionen, vilket innebär att man inte accepterar att någon dödas eller skadas svårt i trafiken. Nollvisionen accepterar att olyckor inträffar, men inte att misstag i trafiken leder till dödsolyckor eller svåra personskador. Den bild som Nollvisionen målar upp är därför en trafikmiljö som är förlåtande och där mänskliga misstag straffas med svåra personskador eller död. För att göra Nollvisionen möjlig att styra mot är den uppdelad i etappmål som redovisar en minskning av antalet svåra personskador och dödsolyckor.

### Mål och indikatorer

För att på ett tydligt sätt kunna följa arbetet inom de fokusområden som valts ut så har ett antal mål satts upp. Dessa ska vara SMARTA, det vill säga Specificerade, Mätbara, Accepterade, Realistiska och Tidsatta.

Fokus ligger på att minska antalet olyckor eftersom detta är det egentliga slutmålet, Utöver detta anges fyra mål som rör fysisk utformning och drift och underhåll, åtgärder som har en direkt koppling till budget och tillgängliga medel.

Område	Mål	Anm.
Minskat antal svårt skadade och dödade	Minskning med 10 %	Femårsbasis (22 olyckor 2009-2013)
Minskat antal skadade	Minskning med 10 %	Femårsbasis (2 olyckor 2009-2013)
Minskat antal skadade på det kommunala nätet	Minskning med 10 %	Femårsbasis (269 olyckor 2009-2013)
Minskat antal singelolyckor (fotgängare och cyklister)	Minskning med 10 %	Femårsbasis (369 olyckor 2009-2013)

*Bild 24 Mål för Vellinges trafiksäkerhetsarbete 2015-2022*

Samtliga mål är direkt kopplade till trafiksäkerheten i och med att det är kopplat till antalet registrerade olyckor utifrån fyra olika aspekter enligt bild 24 ovan. För att komplettera målen har indikatorer tagits fram inom fyra områden. Syftet med indikatorerna är att dessa ska visa på om man arbetar i rätt riktning och kompletterar på detta sätt målen. De områden som indikatorerna täcker är trafikantbeteende, barn och äldre, drift- och underhåll samt fysiska åtgärder.

## Åtgärder

### Fysiska åtgärder

För att uppnå de mål som satts upp måste ett antal åtgärder genomföras under perioden. Framför allt gäller det att med fysiska åtgärder underlätta att göra rätt, det vill säga rätt hastighet för i första hand motorfordon. För att uppnå detta bör man dels under perioden bygga om de sträckor och korsningar där man har flest olyckor, dels de gator där man har höga hastighetsöverträdelser. Arbetet med hastighetsöversynen bör fortsätta, liksom att förbättra kvalitén på och tillgången till gång- och cykelvägnätet.

### Drift och underhåll

Drifts- och underhållsåtgärder är viktigt, inte minst för att minska singelolyckorna för fotgängare och cyklister. Förutom att detta är mycket starkt kopplat till budgeten är det mycket viktigt att följa upp entreprenörer vid såväl ny- och ombyggnad som vid vinterväghållning, samt att godkända och följa upp tillfälliga trafikordningar.

### Interna transporter

De interna transporterna är inget som identifierats särskilt i olycksanalysen. Det är dock viktigt inte minst för trovärdigheten att man säkrar dessa. I första hand kan detta göras genom alkoholås på egna fordon (finns redan idag) och att ställa krav på detta vid upphandling. På sikt kan även stöd för att hålla rätt hastighet, ISA, införas.

Som en åtgärd bör en checklista vid inköp av fordon och tjänster där fordon utgör en del tas fram.

### Enskilda vägar

Kommunen och vägföreningarna har redan idag ett etablerat samarbete. Diskussionerna sker i första hand i samband med de årliga bidrag som utgår till föreningarna. För att ytterligare stärka och säkra arbetet kan diskussion kring trafiksäkerhetsproblem på de enskilda vägarna sättas upp som en punkt vid kommunikationen i samband med att driftsbidragen delas ut och på så sätt skapa ett naturligt informationsutbyte mellan kommunen och vägföreningarna. Den vägföreringsutredningen som gjorts behandlar stöd till vägföreningarna genom möjlighet till extra stöd vid större investeringar.

## **Samsyn och samarbete**

En framgångsfaktor inom de flesta arbeten är samsyn. Innan antagandet av trafiksäkerhetsprogrammet genomförs en remissrunda så att synpunkter från berörda aktörer kan inhämtas.

Under programmets tidsram ska dialog ske mellan de olika aktörerna. Samråden bör ske kontinuerligt, men det är viktigt att varje möte ha sitt syfte. Exempel på arbeten som visar på behovet är Trafikverkets mål om nykter trafik, bältesanvändning och hjälmanvändning (cykel och moped).

Påverkansåtgärder bör i första hand sättas in i ett sammanhang, exempelvis i samband med utbyggnad av trafiksäkerhetshöjande åtgärder eller utbyggnad av gång- och cykelnätet, eller i samband med skolstart. Den erfarenhet som finns kring påverkansåtgärder är att man ska strunta i attityderna och gå på beteendet. Detta innebär att man ska underlätta för trafikanterna att göra rätt och sedan kommer inställning och medvetande som en naturlig följd.

En komplett lista över föreslagna åtgärder redovisas i bilaga 4.

## Uppföljning

För att vara lyckosam i arbetet med att förbättra trafiksäkerheten är det viktigt att följa upp. De antagna målen ska följas upp årligen, förslagsvis i de ekonomiska styrkorten. Samtliga mål är direkt kopplade till trafiksäkerhet i form av mål om minskat antal olyckor. Dessa bör följas upp årligen med trendlinje och som rullande femårsvärden. Förutom en uppföljning av om målen nås/är på väg att nå så finns i bilaga 4 och kolumner för att kommentera vad som gjorts under året och vad som ska göras nästkommande år för att behålla en god trend eller för att nå målen.

Utöver de angivna målen har ett antal indikatorer lyfts fram. Dessa är inte mätbara utan är endast till för att visa om de genomförda åtgärderna leder i rätt riktning. Indikatorerna beskriver områdena Trafikantbeteende, Barn och äldre, Drift och underhåll samt Fysiska åtgärder. Precis som för de mätbara målen finns kolumner för att årligen följa upp och redovisa trender och för att beskriva vilka åtgärder som gjorts föregående år och som ska göras kommande år.

Åtgärderna föreslås gälla för hela perioden fram till 2022 och tidsätts i budgetarbetet.

En komplett lista över mål och indikatorer i bilaga 5.