

Kommunal Författningssamling



Trafiksäkerhetsprogram

Dokumenttyp	Program
Dokumentnamn	Trafiksäkerhetsprogram
Nämnd	Kommunstyrelsen
Förvaltning	Samhällsbyggnad
Antagen	2019-04-08
Paragraf	Kf § 92/2019
Ansvar	Samhällsbyggnadschef

Trafiksäkerhets- program

2019-01-15



Förord

Detta program är resultatet av en process som initierades av Tekniska nämndens beredning. Som ett underlag till trafiksäkerhetsprogrammet gjordes en trafiksäkerhetsrevision under 2017.

Programmet har behandlats i Tekniska nämnden varefter det har sänts på remiss till berörda parter, t ex Trafikverket, närliggande kommuner, sjukvården, polisen, räddningstjänsten, NTF samt kommunens nämnder, råd och politiska partier. Programmet har därefter revideras efter inkomna synpunkter. Programmet har tagits fram av Trafikingenjör Annette Bengtsson.

Innehåll

2019-01-15	1
Förord	2
Innehåll	3
Sammanfattning	4
Inledning	5
Visioner	5
Hur många och vilka skadas?	6
Bältes- och hjälmanvändning.....	8
Viltolyckor	8
Trygghet	8
Trafiksäkerhetsrevision.....	8
Mål	9
Förslag till åtgärder.....	10
Uppföljning	11

Bilagor

Kommunal trafiksäkerhetsrevision av Kävlings kommun, 2017

Samrådsredogörelse, 2019

Sammanfattning

Omkring 125 personer skadas årligen i trafiken i Kävlinge kommun. Under perioden 2013-2017 avled 6 personer och 27 personer skadats allvarligt. En tredjedel av dödsfallen och ca 63 % av de allvarliga skadorna har inträffat i samband med olyckor på det kommunala vägnätet. Hälften av personskadorna utgörs av fotgängares och cyklisters singelolyckor.

Enligt nollvisionen ska ingen dödas eller skadas i trafiken. Varje olycka är en för mycket. Kommunen har en ambition om att bli Skånes bästa boende kommun. Trygghet och säkerhet är viktiga faktorer för att känna trygghet.

Detta program ger förslag till hur arbetet med trafiksäkerhetsfrågorna ska stärkas. Det föreslås att de kommande åtgärderna inriktas mot följande områden:

- Fortsätta att genomföra en årlig uppföljning av olycksstatistiken och andra mätningar samt hålla en efterföljande rapportering och diskussion med politikerna.
- Arbeta med kontinuerlig kunskaps- och kompetensutveckling bland kommunens anställda, entreprenörer och politiker.
- Gör rätt från början – dokumentera – hur trafiksäkerhetsaspekter ska beaktas i den fysiska planeringen vid planärenden, nyetableringar och bygglovsärenden.
- Hastighetssäkra resterande gång- och cykelpassager och korsningar.
- Arbeta med beteendepåverkande åtgärder för att få en ökning av hastighetsefterlevnad på det kommunala vägnätet, cykelhjälmsanvändning, trafiknykterhet och bilbältesanvändning.
- Utveckla trafiksäkerhetsarbetet i förskola och grundskola.
- Förändra generella resvanor i kommunen genom beteendeförändring.
- Fortsätt att kontrollera både vinterväghållning och barmarksunderhåll.
- Öka informationsinsatsen till fastighetsägare för siktskymmande växtlighet, vinterväghållning med mera samt vidta åtgärder mot överträdelser.
- Följa upp resultaten av det befintliga samarbetet med Polisen
- Identifiera ytterligare tänkbara samarbetspartners, t ex relevanta myndigheter, organisationer eller föreningar.

Barn, äldre och funktionshindrade bör prioriteras i arbetet. I programmet pekas ut vem som ansvarar för de olika förbättringsområdena. I fler fall är förbättringar beroende verksamheternas budget.

Ett strukturerat trafiksäkerhetsarbete kräver också uppföljning och utvärdering. Uppföljningen föreslås ske årsvis. Omorganisationer kan kräva speciell uppföljning.

Inledning

Trafiksäkerheten i Kävlinge ska förbättras! Detta program syftar till att ta ett samlat grepp över trafiksäkerhetsfrågorna i kommunen. Som ett underlag till trafiksäkerhetsprogrammet har en trafiksäkerhetsrevision genomförts.

Trafikolyckorna står för ett stort lidande i form av smärta och sorg. Oron att man själv eller ens familj ska råka ut för en olycka påverkar vardagen och livskvaliteten. Oron kan också begränsa rörligheten eller val av färdmedel. En tydlig indikator på detta är många föräldrar som skjutsar sina barn till skolan.

Detta trafiksäkerhetsprogram tar sikte mot år 2018-2023 och ersätter Trafiksäkerhetsprogram för Kävlinge kommun 1995-2000. Programmet redovisar kommunens metoder för att arbeta med trafiksäkerhetsfrågorna och redovisar alltså inte förslag till enskilda fysiska ombyggnader.

För att skapa en bred förankring har programmet sändas på remiss. Synpunkterna har sammanställts i en samrådsredogörelse. Sedan remissversionen har dessa synpunkter och förändringar i kommunens omorganisation inarbetats.

Visioner

Nollvisionen är bilden av en framtid där människor inte dödas eller skadas för livet i vägtrafiken. Nollvisionen är ett etiskt förhållningssätt men utgör också en strategi för att forma ett säkert vägtransportsystem. I Nollvisionen slås fast att det är oacceptabelt att vägtrafiken kräver människoliv.

Nollvisionen är grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige, vilket har fastställts genom ett beslut i riksdagen. Beslutet har lett till förändringar i trafiksäkerhetspolitiken och i sättet att arbeta med trafiksäkerhet.

”Varje olycka är en för mycket”.

Trafiksäkerhetsarbetet i Nollvisionens anda innebär att vägar, gator och fordon i högre grad ska anpassas till människans förutsättningar. Ansvar för säkerheten delas mellan dem som utformar vägtransportsystemet och dem som använder det.

Trafiksäkerhetsarbetet enligt Nollvisionen utgår från att allt ska göras för att förhindra att människor dödas eller skadas svårt. Samtidigt som åtgärder ska vidtas för att förhindra olyckor, måste vägtransportsystemet utformas med hänsyn till insikten om att människor gör misstag och att trafikolyckor därför inte kan undvikas helt.

Nollvisionen accepterar att olyckor inträffar, men inte att de leder till allvarliga personskador.

Kävlinge kommun ställer sig bakom Nollvisionen. Kävlinge kommun har också visionen att ingen ska avstå från att vara rörlig i samhället på grund av rädsla eller oro att skadas i trafiken. Invånarna i kommunen ska vara trygga och ha en hög livskvalitet.

Kommunens vision är också att alla ska ställa sig bakom önskan om en nollvision i kommunen. På bred front ska alla aktörer som på något sätt kan bidra till bättre trafiksäkerhet hjälpas åt, både kommunen, Trafikverket, invånarna och näringsliv.

Hur många och vilka skadas?

Kommunen hämtar sin olycksstatistik från STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) som är ett nationellt register för polis- och sjukhus-registrerade olyckor och skadade på vägar och gator.

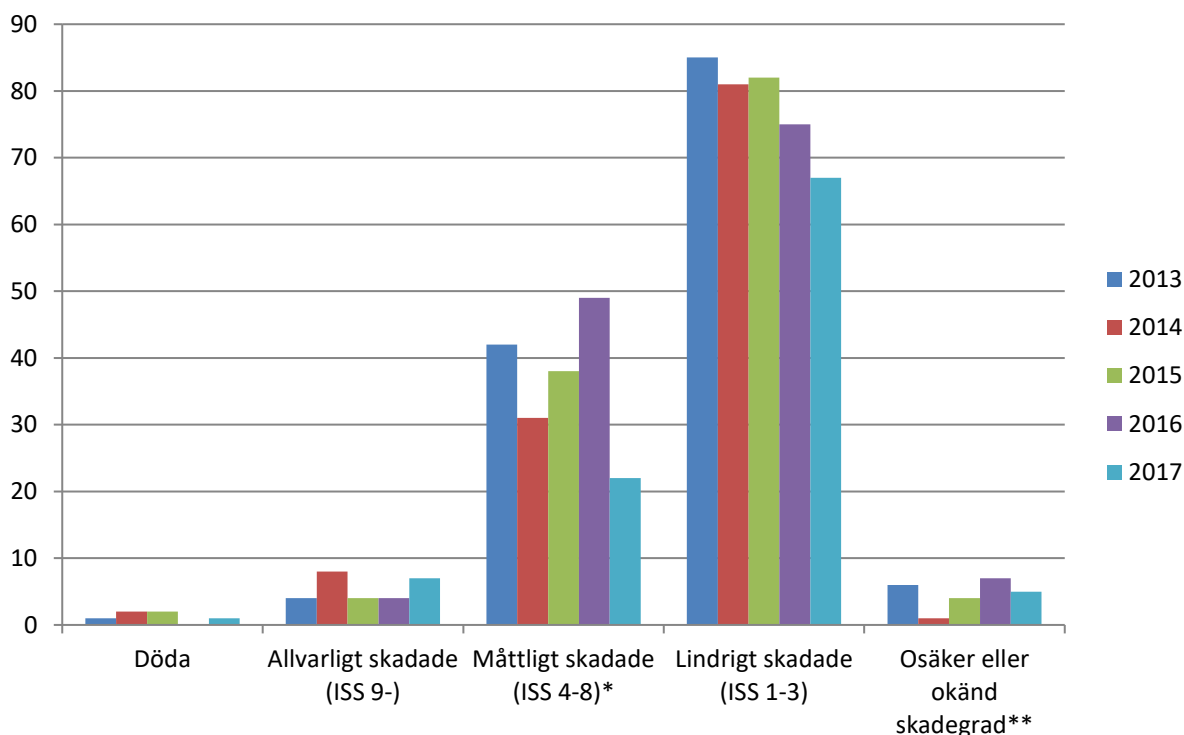
De olika skador som kan uppkomma i en trafikolycka delas in i fyra skadenivåer:

Lätt skada kan till exempel innebära mjukdelsskador som kräver ingen eller begränsad rehabilitering. En lätt skada är inte skador på skelett eller huvud.

Måttlig skada kan till exempel innebära större mjukdelsskador och skelettskador som kräver viss rehabilitering oftast med kortare sjukskrivning.

Svår skada kan till exempel innebära flera och svåra skelettskador som kräver lång och omfattande rehabilitering.

Dödsfall. Person som har avlidit inom 30 dagar efter trafikolycka som en direkt eller indirekt följd av olyckan.

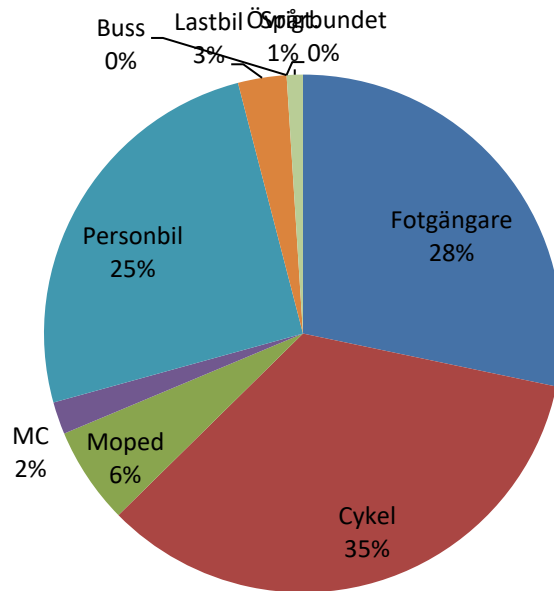


Under femårsperioden 2013-2017 har 630 personer skadats i Kävlings kommun, varav 6 personer dödats och 27 personer skadats allvarligt. Det innebär att ca 125 personer skadas årligen. En tredjedel av dödsfallen och ca 63 % av de allvarliga skadorna har inträffat i samband med olyckor på det kommunala vägnätet. På det statliga vägnätet omkom 4 personer och 6 personer skadades allvarligt. Cirka 50 personer har skadats på de enskilda vägarna, i huvudsak med måttliga eller lindriga skador.

Längs E6:an som är en stor pulsåder genom kommunen skadades under perioden 2013 -2017 skadades 77 personer i trafikolyckor på vägen, varav 2 personer med allvarliga skador.

Olyckorna sker utspritt och hälften av olyckorna sker i korsning och hälften längs sträckorna.

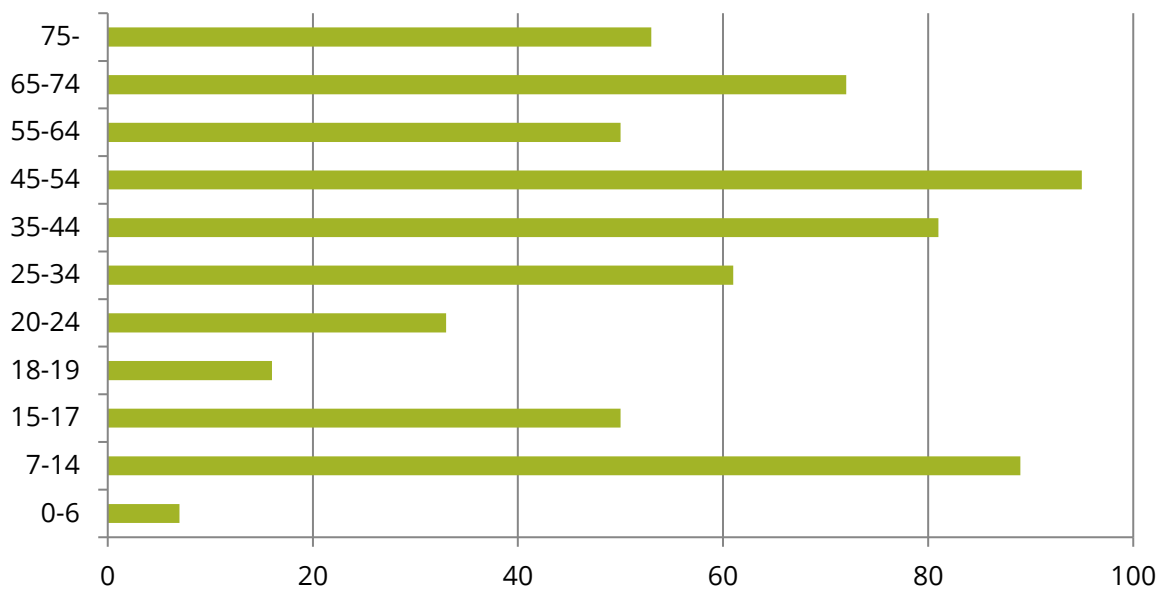
Andelen skadade trafikanter uppdelat på trafikantslag



Hälften av personskadorna utgörs av fotgängares och cyklisters singelolyckor. Inga olyckor har skett med buss eller spårbunden trafik enligt STRADA.

Av de skadade är ungefär lika många kvinnor som män men människors skador är ofta allvarigare.

Åldersfördelning



Antal skadade per ålderskategori stämmer i stor med den ålderstruktur kommunen har och det totala antalet skadade/ per medborgare i Kävlinge kommun är ungefär detsamma som snittet för skånska kommuner.

Bältes- och hjälmanvändning

2016 genomförde NTF en bilbältesstudie. Bland förarna hade 96 % av förarna och 95 % av passagerarna, vilket ligger i samma genomsnitt som övriga Skåne.

NTF har även genomfört en räkning av cykelhjälmsanvändningen (2016). Kävlinge som en av flera kommuner i Skåne ligger över det nationella gränssnittet i cykelhjälmsanvändning. 56 % av alla och 61 % av barnen använde cykelhjälm. Nationellt är andelen 44 % för vuxna och 58 % av barnen, snittet för Skåne är 36 respektive 55 %.

Viltolyckor

Nationella viltolycksrådet sammanställer viltolycksstatistik. I snitt sker ca 100 viltolyckor/ år (i huvudsak rådjur men även ett visst inslag av vildsvin) i Kävlinge kommun. De flesta olyckorna leder inte till personskada. Enligt Strada skadades endast 2 personer i viltolyckor, både i kollision med rådjur/ hjort.

Trygghet

I kommunens senaste digitala trygghetsvandring som genomfördes våren 2018 rörde ca 40 % av synpunkterna trafik. Oro finns för korsningspunkter och höga hastigheter. Undersökningen visade också att det finns ett stort önskemål om mer belysning.

Trafiksäkerhetsrevision

Som underlag för trafiksäkerhetsplanen gjordes 2017 en trafiksäkerhetsrevision, enligt Sveriges kommuners och Landstings modell. Kävlinge kommun får sammanlagt 27,75 av 55 poäng. Det innebär tre av möjliga fem stjärnor för trafiksäkerhetskulturen och två av möjliga fem för trafiksäkerhetstillståndet.

Sammanfattningsvis fick Kävlinge kommun höga poäng inom området "Drift och underhåll". Inom övriga bedömningsområden finns betydande potential till förbättring.

Störst förbättringspotential finns inom kommunens övergripande organisation och styrning av trafiksäkerhetsarbetet, formaliserat och förvaltningsöverskridande samarbete samt framtagandet av nyckeldokument och handlingar såsom trafiksäkerhetsprogram, en aktuell trafikanalys och hastighetsföreskrifter. Stor potential finns även inom uppföljning av den fysiska planeringen samt inom uppföljningen kvaliteten på drift och underhåll, som kan systematiseras.

Mål

I översiktsplanens övergripande mål (Översiktsplan 2010 för Kävlinge kommun) lyfts bland annat miljö kvalitetsnormer, folkhälsoperspektivet, barnperspektivet, tillgänglighet och jämställdhetsperspektivet. För barn är behovet av rörelsefrihet, säkerhet och tillgänglighet stort och nödvändigt för barns utveckling. Gång- och cykelvägnätets utformning och funktion bör därför anpassas för barn. Åtgärder i trafikmiljön som främjar barn främjar alla människor. Det är framförallt korsningspunkter mellan biltrafik och gång-/cykeltrafik som bör ägnas särskild omsorg med hänsyn till barns förmåga.

I trafikstrategin ges som mål bland annat att kommunen strävar efter att skapa säkra, trygga, vackra och välkomnande miljöer. I trafiksäkerhetsrevisionen ges förslag till avsiktsförklaringar:

- Vi vill arbeta för att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken på det kommunala vägnätet.
- Vi vill tydliggöra kommunens intentioner inom trafiksäkerhet och systematisera arbetet med ett samlat trafiksäkerhetsprogram och mätbara mål.
- Vi vill på ett systematiskt och effektivt sätt främja ett trafiksäkert beteende genom fysiska och beteendepåverkande trafiksäkerhetsåtgärder där barn, äldre och personer med funktionsnedsättningar är prioriterade målgrupper.
- Vi vill främja gång-, cykel och mopedtrafikanternas framkomlighet året gång- och cykelnätet.
- Vi vill verka för att alla resor och transporter som görs i tjänsten av medarbetare eller utförs på uppdrag av kommunen ska genomföras med hänsyn till trafiksäkerhet. T ex skolskjuts och färdtjänst.
- Vi vill verka för en systematisk och långsiktig samverkan med externa aktörer för bättre hastighetsefterlevnad, bältesanvändning, trafiknykterhet, hjälmanvändning och synbarhet i kommunen.



Förslag till åtgärder

Utifrån erfarenheterna av det tidigare trafiksäkerhetsarbetet, skadeanalysen och trafiksäkerhetsrevisionen föreslås att de kommande åtgärderna inriktas mot följande områden:

- **Fortsätta att genomföra en årlig uppföljning av olycksstatistiken och andra mätningar samt hålla en efterföljande rapportering och diskussion med politikerna.**

Uppföljningen bör göras under första kvartalet till ansvarig nämnd (Kommunstyrelsen) nämnden). Sektor samhällsbyggnad ansvarar för redovisningen. Mätbara mål bör diskuteras och inarbetas i kommunens kommande budgetarbete och uppdatering av nämndsplan.

- **Arbeta med kontinuerlig kunskaps- och kompetensutveckling bland kommunens anställda, entreprenörer och politiker.**

Varje verksamhet ansvarar för att detta bedrivs. Rådet för Trygghet och Hälsa få ett samordningsansvar.

- **Gör rätt från början – dokumentera – hur trafiksäkerhetsaspekter ska beaktas i den fysiska planeringen vid planärenden, nyetableringar och bygglovsärenden.**

Sektor samhällsbyggnad bör säkerställa dessa processer. Berörda enhetschefer ansvarar för detta.

- **Hastighetssäkra resterande gång- och cykelpassager och korsningar.**

Utbyggnaden av säkrar gång- och cykelpassager sker i dag inom investeringsbudgeten för trafikreglering. För närvarande är budgeten på 1, 5 miljoner/ år och 3-4 korsningar hastighetsäkras per år. På det kommunala vägnätet finns det cirka 50 korsningar på det kommunala gatunätet som bör åtgärdas. Med nuvarande takt kommer alltså korsningarna vara åtgärdade inom cirka 15 år om kostnadsbilden inte förändras. Med ambitionen att kommunen ska vara Skånes bästa boende kommun bör man dock överväga att höja ambitionsnivån. Budgeten antas av kommunfullmäktige.

- **Arbeta med beteendepåverkande åtgärder för att få en ökning av hastighetsefterlevnad på det kommunala vägnätet, cykelhjelmsanvändning, trafiknykterhet och bilbältesanvändning.**

Tekniska enheten tillsammans med rådet för Trygghet och Hälsa ansvar för arbetet.

- **Utveckla trafiksäkerhetsarbetet i förskola och grundskola.**

Undervisning sker idag i skolorna. Utbildningsnämnden ansvarar för att arbetet stärks.

- **Förändra generella resvanor i kommunen genom beteendeförändring.**

Parallellt med framtagandet av detta program har ett program för hållbart resande tagits fram.

- **Fortsätt att kontrollera både vinterväghållning och barmarksunderhåll.**

Tekniska enheten ansvar för kontrollen.

- **Öka informationsinsatsen till fastighetsägare för siktskymmande växtlighet, vinterväghållning med mera samt vidta åtgärder mot överträdelser.**

Sektor Samhällsbyggnad ansvarar för information, kontroll och tillsyn.

- **Följa upp resultaten av det befintliga samarbetet med Polisen**

Rådet för trygghet och hälsa bör följa upp resultaten.

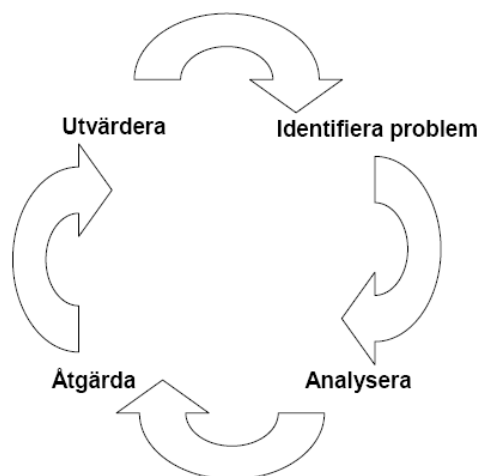
- **Identifiera ytterligare tänkbara samarbetsparter, t ex relevanta myndigheter, organisationer eller föreningar.**

Alla verksamheter och nämnder ansvar för att vidareutveckla verksamheterna.

Trafiksäkerhet har stor betydelse för människors vilja och möjlighet att röra sig fritt, inte minst gäller det för barn, äldre och funktionshindrade. Om fokus läggs på barn, äldre och funktionshindrade skapare vi lättare en god trafikmiljö för alla.

Uppföljning

Ett strukturerat trafiksäkerhetsarbete kräver också uppföljning och utvärdering. Det är viktigt att uppföljningen hamnar hos dem som har ansvar för respektive område inom trafiksäkerhet. Lämpligt är att man en gång årligen gör en uppföljning för att ge en samlad bild om hur genomförandet fortgår och vilka effekter genomförda åtgärder fört med sig. I samband med omorganisationer är detta speciellt viktigt. Förslagsvis använder man sig då av den checklista som tagits fram i arbetet med åtgärder. Förslagsvis inarbetas det i verksamheternas verksamhets- och nämndsplaner.



Olyckor är ett sätt att följa upp trafiksäkerhetsläget. Ibland kan slumpens inverkan på olycksutfallet vara stort, särskilt om man har få olyckor. Så kan fallet vara om man vill utvärdera en ombyggnad av en korsning. Hastighetsmätningar är en bra indikator, samband mellan hastighet och olyckor är kända. Andra metoder kan vara konfliktstudier eller beteendestudier.