

Riktlinje för trafiksäkerhet

Antagen 2020-12-10

Riktlinje för trafiksäkerhet

TN 2020/0403



Beslutad av tekniska nämnden 2020-12-10

Riktlinjen ersätter tidigare Riktlinje för Norrköpings kommuns trafiksäkerhetsarbete TN 246/2005-512.

Riktlinjen beskriver hur Norrköpings kommun ska arbeta för att ingen dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor på det kommunala vägnätet.

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET

→ www.norrkoping.se

Riktlinje

Riktlinjen beskriver hur Norrköpings kommun ska arbeta med trafiksäkerhet för att uppnå Nollvisionen samt på sikt öka möjligheterna för att uppnå ett hållbart resande.

Målsättning

Norrköpings kommun arbetar för att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken samt bidrar till att uppfylla etappmålen enligt Nollvisionen.

Målsättningen är att Norrköpings kommuns infrastruktur, i det här fallet cykelbanor, gångbanor och gator, är utformade så att trafiksäkerheten är hög. Kommunen strävar mot att gator för biltrafik är självförklarande, det vill säga att trafikanterna via trafikmiljön förstår vilken hastighetsgräns som gäller, i både nya och befintliga områden.

Prioritering

Fysiska åtgärder

De oskyddade trafikanternas säkerhet är högt prioriterad, särskilt vid skolor eller andra platser där många barn vistas. Gåendes och cyklisters säkerhet prioriteras alltid högre än bilens hastighet och framkomlighet. Behoven från barn, äldre och personer med funktionsnedsättningar beaktas alltid.

Vid beslut om vilka platser som ska prioriteras finns det flera aspekter att ta hänsyn till. Ibland är en fysisk åtgärd lämplig, medan det ibland är en påverkansåtgärd som är det mest kostnadseffektiva. Fyrstegsprincipen tillämpas alltid.

Fysiska åtgärder prioriteras främst på platser där det är olycksdrabbat.

Andra faktorer som kan vägas in är:

- Mängden oskyddade trafikanter i rörelse
- Närheten till skolor och/eller skolvägar
- Låg hastighetefterlevnad
- Höga bilflöden

Drift och underhåll

I det löpande arbetet med drift och underhåll är det viktigt att oskyddade trafikanters behov vägs in.

Vid utförande av arbeten är utgångspunkten alltid att arbetet bedrivs med fokus på säkerhet för de som arbetar på vägen såväl som för dem som passerar det pågående arbetet. De oskyddade trafikanternas framkomlighet ska prioriteras till förmån för biltrafik.

Alla arbeten ska bedrivas enligt Arbete på Norrköpings kommuns allmänna vägnät samt allmänna platsmark¹.

Påverkansarbete

För att öka tryggheten och på sikt även trafiksäkerheten, är påverkansarbete ett område som behöver prioriteras. Påverkansarbete innebär mjuka åtgärder som till exempel information, kommunikation och samverkan. Det omfattar allt som inte är en fysisk åtgärd och ryms inom ramen för steg 1 i fyrstegsprincipen.

Påverkansarbete ska prioriteras på platser där det:

- Är låg hastighetsefterlevnad
- Upplevs otryggt i trafikmiljö
- Inträffat få lindriga eller inga olyckor, eller olyckor utan personskada

Förutsättningar

Trafiksäkerhetsarbetet genomförs givet de budgetmedel som årligen tilldelas.

För att lyckas krävs medel för både drift och underhåll samt investering. Påverkansarbete finansieras av medel för drift och underhåll, men för att kunna arbeta med frågan krävs att en del öronmärks för dessa typer av åtgärder.

¹ <https://www.norrkoping.se/download/18.c320b191622358d0fcfff/1523449913184/APV%20-%20allmänna%20vägnät%20,allmänna%20platsmark,%20riklinjje.pdf>

Bakgrund

De trafikrelaterade skadorna är en av de vanligaste skadeformerna i Sverige. Detta innebär stora kostnader för både individen och samhället, samt utgör ett folkhälsoproblem.

Nollvisionen antogs av Sveriges riksdag 1997 och utgör grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. Nollvisionen innebär att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken och tydliggör ansvarsfördelningen mellan utformare och användare enligt följande princip:

1. Systemutformarna har alltid det yttersta ansvaret för vägtransportsystemets utformning, skötsel och användning och har därmed tillsammans ett ansvar för hela systemets säkerhetsnivå.
2. Trafikanterna har ansvar för att visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken samt att följa trafikreglerna.
3. Om trafikanterna inte tar sin del av ansvaret - på grund av till exempel bristande kunskap, acceptans eller förmåga – eller om personsador uppstår, måste systemutformarna vidta ytterligare åtgärder i den mån detta krävs för att motverka att människor dödas eller allvarligt skadas.

En framgångsfaktor för arbetet med trafiksäkerhet är samverkan. Ett effektivt samarbete mellan olika myndigheter, organisationer och företag krävs för att uppnå Nollvisionen. De insatser som görs för att förbättra trafiksäkerheten är viktiga och ju fler som arbetar för samma mål desto större effekt kan nås. Trafikverket har i regeringsuppdrag att leda samverkan med aktörer och myndigheter för Nollvisionen i Sverige.

Trafiksäkerhet är även en del av de globala hållbarhetsmålen Agenda 2030 där det finns två specifika mål för just trafiksäkerhet:

- Mål 3.6 Minska antalet dödsfall och skador i vägtrafiken
- Mål 11.2 Tillgängliggör hållbara transportsystem för alla²

Sedan 1 januari 2020 är Barnkonventionen lag, vilket innebär att barnets rättigheter ska beaktas vid avvägningar och bedömningar som görs i beslutsprocesser i mål och ärenden som rör barn. En inkorporering av barnkonventionen bidrar till att synliggöra barnets rättigheter. Det är ett sätt att skapa en grund för ett mer barnrättsbaserat synsätt i all offentlig verksamhet.³

Det finns även kommunala mål som rör trafiksäkerhet. Riktlinjer för Trafik i Norrköpings kommun⁴, antagen i Kommunfullmäktige år 2011, har som syfte att bidra till ett trafiksäkert trafiksystem. Likt Nollvisionen ska antalet skadade och

² <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/samarbete-med-branschen/Samarbeten-for-trafiksakerhet/tillsammans-for-nollvisionen/>

³ <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/barnkonventionen-som-svensk-lag/>

⁴ https://www.norrkoping.se/download/18.3ef6b1d158f1bd46e12146c/1491202235418/riktlinjer_trafik.pdf

omkomna i trafiken enligt riktlinjerna minska, och på längre sikt ska ingen dö i trafiken i Norrköpings kommun.

Enligt Trafik för en attraktiv stad, TRAST5, fördjupning om trafiksäkerhet, Trafiksäkra staden (2013), så är 75 procent av alla allvarligt skadade och omkomna i trafiken oskyddade trafikanter. Trafiksäkra staden säger att en ökad trafiksäkerhet leder till, utöver färre olyckor, ”en bättre stadsmiljö med ökad trygghet, trivsel och tillgänglighet”. Därmed bidrar Norrköpings kommuns arbete med trafiksäkerhet även till att skapa en hållbar och attraktiv stad.

Trafiksäkerhet eller trygghet?

Det är viktigt att skilja på begreppen säkerhet och trygghet. Dessa två blandas lätt ihop och därför är det viktigt att både förstå och kunna förklara skillnaden.

Trygghet är subjektivt och hur vi uppfattar en plats varierar därmed från person till person. Inom trafikplaneringen innebär trygghet till exempel upplevda höga hastigheter eller att man som trafikant upplever en oro för att korsa en gata på ett visst ställe. En trafikmiljö där någon känner sig otrygg behöver inte vara osäker.

Säkerhet bedöms utifrån fakta och fysiska åtgärder. Inom trafikplaneringen är olycksstatistik en viktig och betydande del i om en plats klassas som säker eller inte, men säkerhet kan även definieras genom till exempel om en plats är hastighetssäkrad.

Inom trafikplaneringen nämns ofta begreppet *falsk trygghet*. Ett övergångsställe är ett typexempel på en plats som upplevs som trygg, men ett övergångsställe i sig är varken en trygghetsåtgärd eller trafiksäkerhetsåtgärd, utan syftar främst till att öka framkomligheten för gående. Ett övergångsställe utan hastighetssäkring är med andra ord varken en säker eller trygg plats, därav begreppet falsk trygghet som enligt forskning leder till fler trafikolyckor.

I kommunens arbete med trafiksäkerhet ligger fokus på fysiska miljöer. Däremot är trygghet en viktig aspekt för att människor ska vilja röra sig på en plats och för att föräldrar ska våga låta sina barn gå och cykla till skolan, och därför måste vi även ta hänsyn till dessa faktorer och arbeta aktivt med dem för att uppnå hållbart resande.

Hastighetens betydelse för trafiksäkerheten

Enligt SKR är fordons hastighet det bästa måttet på trafiksäkerhet, detta då det finns ett konstaterat samband mellan hastighet och trafikolyckor.

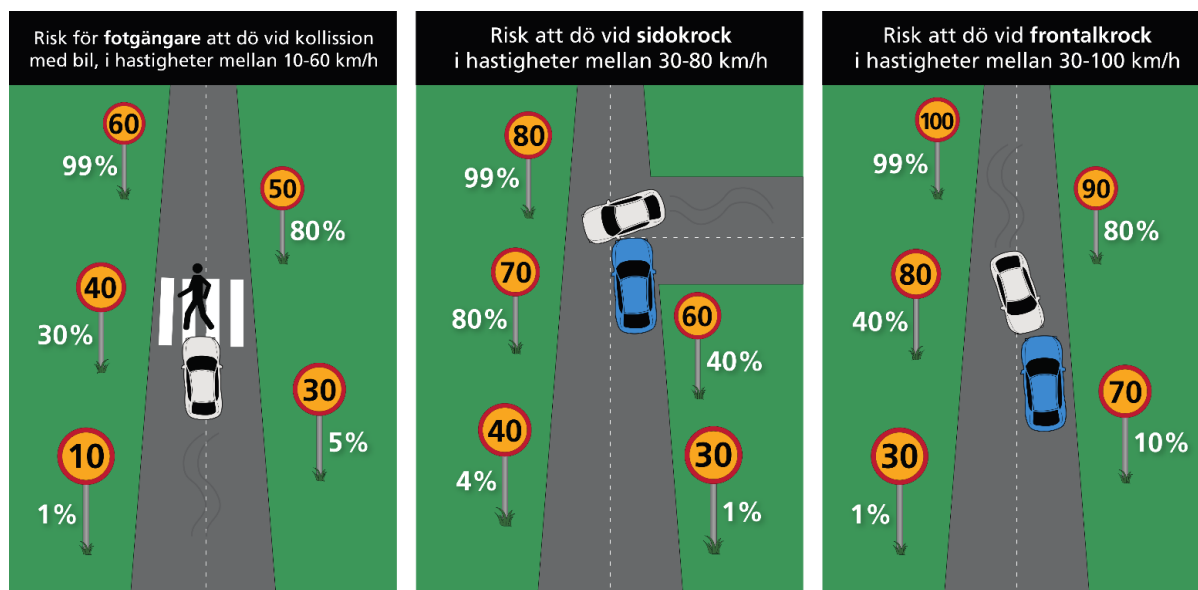
Hastighetsefterlevnad innebär att fordonen följer den hastighetsgräns som råder och inte överskrider den.

⁵ <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/samhallsplanering/samspel-mellan-trafik-och-bebyggelse/Planera-for-hallbara-stader-och-attraktiva-regioner/Trafik-for-en-attraktiv-stad/>

Hastigheten har en stor betydelse i händelse av trafikolycka. Risken för att en trafikolycka ska inträffa ökar i takt med en ökande hastighet eftersom reaktionssträckan och bromssträckan blir längre.

Oskyddade trafikanter representerar 2/3 av omkomna till följd av trafikolycka inom tätort och majoriteten av dessa olyckor sker vid passager där bilarnas hastighet varit högre än vad oskyddade trafikanter tål.

Krockvåldet som uppstår i kollision mellan motorfordon och fotgängare ökar exponentiellt i och med ökade hastigheter.



Figur 1. Risk att dö vid kollision med motorfordon

Vägutformningen och trafikrummet påverkar bilisters hastigheter. Låg hastighetsreglering på vägar där medelhastigheten är högre än vad som tillåts kan leda till falsk trygghet för fotgängare och cyklister och därmed öka risken för olyckor. På breda vägar med god sikt är hastigheterna generellt sett högre än på smala gator med begränsad sikt. Frekventa korsningar och siktbrötande åtgärder är två av flera sätt att påverka bilisters medelhastigheter.

Norrköpings kommun har genomfört en hastighetsöversyn enligt Rätt fart i staden och skyltat om i både tätort och ytterområden. Utöver skyltning kan det alltså även krävas fysiska åtgärder för att gator och vägars utformning tydligare ska representera den hastighetsgräns som råder, så kallade självförklarande gator.

Utöver fysiska åtgärder kan även påverkansåtgärder och informationskampanjer påverka och förmedla kunskap och förståelse för hastighetsgränserna i kommunen.

Fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen är Trafikverkets arbetsstrategi och den tillämpas för att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling.

Varje enskilt steg i fyrstegsprincipen täcker in olika aspekter och skeden i utvecklingen av transporter och av vår infrastruktur.

1. *Tänk om*

Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt. Exempel på åtgärder: markanvändning, avgifter, parkeringsavgifter, subventioner, samverkan, resfria möten, hastighetsgräns, information, marknadsföring, resplaner och program och så vidare.

2. *Optimera*

Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen. Exempel på åtgärder: omfördelning av ytor, busskörfält, signalprioritering, ITS-lösningar, särskild drift, ökad turtäthet, reseplanerare och så vidare.

3. *Bygg om*

Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer. Exempel på åtgärder: förstärkningar, trimningsåtgärder, bärighetsåtgärder, breddning, ITS-lösningar, planskilda korsningar, uppställningsspår med mera.

4. *Bygg nytt*

Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder. Exempel på åtgärder: förbifart, ny motorväg, cirkulationsplats, nya stationslägen, BRT-lösningar, elmotorvägar, busskörfält, nya mötesspår med mera.⁶

Trafiksäkerheten i Norrköping

Det mest konkreta sättet att beskriva hur trafiksäkerheten faktiskt fungerar i kommunen är att använda olycksstatistik som genererat personskador. Den informationen fås genom STRADA. STRADA är ett informationssystem för data om olyckor och skador i vägtransportssystemet. Olyckor där ingen personskada uppstått, utan endast plåtskador, fås genom olika försäkringsbolag. Sedan 2018 tas

⁶ <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/fyrstegsprincipen/>

det årligen fram en trafiksäkerhetsrapport för att analysera föregående års utveckling av olyckor med personskador.

Sedan 2014 har antalet olyckor med personskador minskat. Personskadorna delas in i fyra skadegrader: lindrig, måttlig, allvarlig och dödlig. Främst är det de lindriga skadorna som minskat, medan de allvarliga varit på ungefär samma nivå.

De övervägande vanligaste olyckstyperna är singelolyckor för gående, det vill säga fallolyckor, och singelolyckor för cyklister. Ungefär 37% av alla personskador uppkommer i fallolyckor och ungefär 18% i singelolyckor för cyklister. Sett till enbart vägtrafikolyckor, där fallolyckor inte inkluderas, är cyklister de mest utsatta. Den mest utsatta åldersgruppen i trafiken är 16-24 år, medan det är åldersgrupp 45 år och uppåt som är vanligast förekommande i dödsolyckor. De minst utsatta åldersgrupperna är 0-15 år samt 65+ totalt sett. När det gäller fallolyckor är gruppen 45 år och uppåt mest drabbad.

Barn och olyckor

All planering ska ske med ett barnperspektiv, och det är därför extra intressant att analysera just barn och olyckor lite extra. Det har i Norrköping visat sig svårt att se samband mellan olika olyckor där barn varit inblandade. Det är även svårt att identifiera någon korrelation mellan var olyckor inträffat och skolor.

Det som varit tydligt för trafikolyckor där barn varit inblandade är att antalet trafikolyckor ökar i takt med ålder. Mellan åldrarna 0 till 9 är det väldigt ovanligt med trafikolyckor, men vid 10 års ålder sker det en kraftig ökning som sedan är stabil till 14 års ålder. Den mest utsatta åldersgruppen bland barn är 15-åringarna vilket kan tänkas bero på mopedolyckor. Inga barn 0 – 15 år har omkommit i trafikolyckor i Norrköpings kommun sedan basår 2007.

De tre vanligaste olyckorna bland barn är singelolyckor med cykel, fallolyckor och singelolyckor med moped.

Olycksorsaker i Norrköping

Olycksstatistik tillsammans med hastighetsefterlevnad är de två tydligaste sätten att mäta trafiksäkerhet på, och genom att analysera dessa data går det att se varför olyckor inträffar. Det finns flera faktorer som bidrar. Baserat på analyserna av de vanligast förekommande olyckorna går det att se några faktorer som spelar större roll än andra.

Drift och underhåll

Den absolut vanligaste orsaken till fallolyckor är bristande drift och underhåll, där halka är den vanligaste nämnda anledningen. Andra orsaker är löst grus och ojämnt underlag och hål. För singelolyckor för cyklister spelar drift och underhåll också stor roll, men inte i samma utsträckning som för gående. I singelolyckor för

cyklister är bristande drift och underhåll i kombination med andra orsaker det som ger upphov till olyckan.

Korsningspunkter och utformning

Vid analys av olycksdrabbade platser så har obevakade passager uppmärksammas som en utstickande kategori. Passager som korsar fler än två körfält medför en ökad olycksrisk, samt om det inte är hastighetssäkrat

Spårväg

En vanligt förekommande trafikolycka i Norrköpings kommun är att cyklister fastnar i spårvagnsspåren. Även en del fallolyckor beror på att fotgängare snubblat på spåret.

Andra faktorer

För cyklisters singelolyckor är både utformning och drift och underhåll bidragande orsaker, men det går även att se att beteende och samspel med andra trafikanter har betydelse. Även hastighet har en betydande del i om en olycka inträffar och hur skadegraden blir.

Uppföljning

Trafiksäkerhetsarbetet behöver följas upp årligen och uppdateras utifrån Nollvisionens etappmål och indikatorer, samt kommunens egen uppföljning inom de olika målen. Ständig förbättring och kunskapshöjning sker genom bland annat erfarenhetsåterföring efter genomförda projekt.

Varje år bör en Trafiksäkerhetsrapport tas fram, för att överskådligt kunna se trafiksäkerhetsutvecklingen i kommunen och även följa upp de mest olycksdrabbade platserna.

På sikt bör det göras en trafiksäkerhetsrevision enligt SKRs handledning.