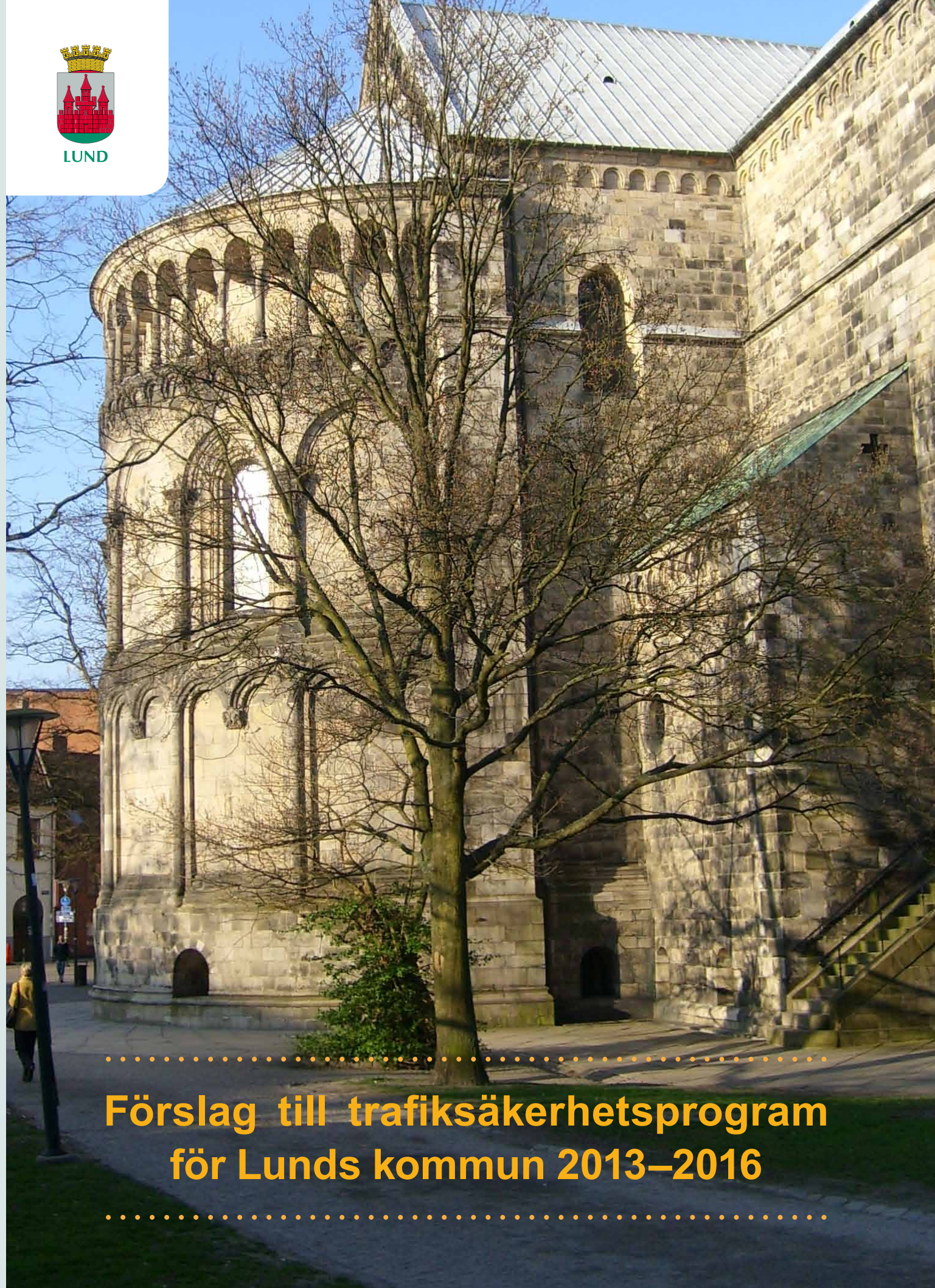




.....

Förslag till trafiksäkerhetsprogram för Lunds kommun 2013–2016

.....

Förord

Detta trafiksäkerhetsprogram har arbetats fram i dialog med tjänstemän från Polismyndigheten, Räddningstjänsten Syd, Trafikverket, enheten för säkerhet, hälsa och miljö på kommunkontoret samt stadsbyggnadskontoret. Analyser av trafiksäkerhetsläget och sammanställningen av trafiksäkerhetsprogrammet har gjorts på tekniska förvaltningens gatu- och trafikkontor.

Lund 2012-03-15

Innehåll

.....

FÖRORD	2
INNEHÅLL	3
1. INLEDNING	3
1.1 BAKGRUND	4
1.2 SYFTE OCH MÅLGRUPPER	5
1.3 MÅL	5
2. FOKUSOMRÅDEN OCH ÅTGÄRDER	6
2.1 CYKLISTER	6
2.2 FOTGÄNGARE	8
2.3 BILISTER OCH ANDRA MOTORFORDONSFÖRARE	8
2.4 BARN OCH UNGDOMAR	10
2.5 SÄKER TRAFIKMILJÖ	10
2.6 SPÅRVÄG	10
3. AMBITIONER, BEHOV AV RESURSER OCH FÖRVÄNTADE EFFEKTER	12
4. SÅ HÄR JOBBAR VI MED TRAFIKSÄKERHETSPROGRAMMET	13
4.1 ORGANISATION	13
5. TIDPLANER	14
6. UPPFÖLJNING OCH UTVÄRDERING	15
BILAGOR	16–28

1. Inledning

I regeringsformen står att den enskildes välfärd ska vara grundläggande mål för den offentliga verksamheten. Särskilt ska det allmänna verka för trygghet och för goda förutsättningar för hälsa. Kommunfullmäktige i Lund har slagit fast samtliga kommunala verksamheters ansvar att arbeta förebyggande och hälsofrämjande med:

- trygga och jämlika uppväxtvillkor
- stödjande miljöer
- god fysik miljö
- trygg och säker kommun
- goda levnadsvanor

Trafiksäkerhet är viktigt för folkhälsan. Alla människor har behov av att förflytta sig av en eller annan anledning, och tyvärr är det vanligt att människor skadas eller dödas i trafikmiljön. En sjättedel av de 4893 Lundabor som sökte akutsjukvård, år 2010, på grund av olycka hade skadats i trafikmiljön. Läs mer i bilaga 1 om Trafiksäkerhet – en folkhälsofråga. Det är stort folkhälsoproblem, som drabbar såväl den enskilda människan som samhället och det är mycket angeläget att minska problemet.

Upplevelsen av trafikmiljön har betydelse för hur vi rör oss och vilka färdmedel vi väljer, och upplevelsen påverkas till stor del av utformningen av trafikmiljön och av andra trafikanters beteende. Det är viktigt att skapa en god trafikmiljö som är tillgänglig, säker och trygg för alla och att verka för en god trafikultur som kännetecknas av förståelse och hänsynsfullhet mellan trafikanter emellan.

1.1 Bakgrund

Nollvisionen är grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. Nollvisionen är bilden av en framtid där människor inte dödas eller skadas för livet i transportsystemet. Trafiksäkerhetsarbetet i Nollvisionens anda innebär att vägar, gator och fordon i högre grad anpassas till människans förutsättningar. Ansvaret för trafiksäkerheten delas av många, som till exempel, politiker på olika beslutsnivåer i samhället, lagstiftaren, polisen, väghållaren, dem som använder transportsystemet och de som tillverkar fordon.

Lunds kommun har antagit nollvisionen som sin vision för det kommunala trafiksäkerhetsarbetet, som under den senaste 15-årsperioden bedrivits inom ramen för det kommunala trafiksäkerhetsprogrammet, KTP. I och med att staten har satt upp nya mål för nollvisionen med inriktning på år 2020, och att trafiksäkerhetsläget i kommunen har förändrats är några av anledningarna till varför ett nytt trafiksäkerhetsprogram för Lunds kommun har arbetats fram.

1.2 Syfte och målgrupper

Lunds kommuns trafiksäkerhetsprogram syftar till att uppnå Nollvisionen samt att uppfylla kommunens egna mål och visioner i LundaMaTs. Med ett nytt och uppdaterat trafiksäkerhetsprogram kommer kommunens resurser att kunna samordnas, processer tydliggöras och samarbetsformer med externa aktörer att utvecklas.



LundaMaTs vision

*"Vision för ett hållbart transportsystem i Lund 2030
Lund är en attraktiv kommun med en sund utveckling miljömässigt, ekonomiskt och socialt. Transporter är en nödvändig del av denna utveckling och bidrar till människors livskvalitet – men orsakar också negativa effekter om de får växa utan styrning. Därför utvecklas Lunds transportsystem ständigt i en mer hållbar riktning.*

Den flerkärnighet som betecknar regionen är bevarad och har utvecklats, varje tätort utifrån sina särskilda förutsättningar. Staden och byarnas nät av gator och öppna platser utgör en viktig del i kulturarvet och ger trivsel, trygghet och tillgänglighet.

Samhället har utvecklats så att tillgängligheten förbättrats. Därigenom har transportbehovet och omfattningen av motorfordonstrafiken minskat per invånare. Gång- och cykeltrafiken samt kollektivtrafiken har ökat. Trafikens negativa effekter på miljö och hälsa – såsom klimatpåverkan, luftföroreningar och buller – har kraftigt reducerats.

Antalet dödade och skadade i trafiken har reducerats kraftigt. Långsiktigt ska ingen dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Transportsystemets utformning och funktion anpassade till de krav som följer på detta.

Staden och byarna är planerade så att man oavsett ålder och kön känner sig trygg. Miljön inbjuder till nyttjande av gator och stråk, torg och parker. Alla kan ta del av det som staden, byarna och landsbygden erbjuder. Näringslivets behov av tillgänglighet tillgodoses på ett hållbart sätt.

Gång-, cykel- och kollektivtrafik – liksom andra miljöanpassade transportmedel – har varit och är prioriterade, vilket gör det möjligt att uppnå det hållbara transportsystemet."

Trafiksäkerhetsprogrammets målgrupper är:

- de människor som vistas i Lunds kommun
- föreningar och näringsidkare
- polis, räddningstjänst och trafikverket och som också utgör viktiga samarbetsparter
- Lunds kommuns egna politiker och tjänstemän

1.3 Mål

De nya nationella övergripande trafiksäkerhetsmålet innebär att:

- Antalet döda ska halveras och antalet svårt skadade ska minska med en fjärdedel från år 2007 till år 2020

Med utgångspunkt från det nationella trafiksäkerhetsmålet föreslås följande mål för Lunds kommun.

- Antalet dödade och svårt skadade ska minska från 41 personer år 2007 till 30 personer år 2020 i transportsystemet i Lunds kommun
- Antalet lindrigt skadade ska minska med 10% från år 2007 till år 2020

Staten har också tagit fram 13 åtgärdsområden som är särskilt prioriterade för att det övergripande målet ska nås, och kopplat delmål till dessa, se listan i sin helhet i bilaga 2. Av dessa åtgärdsområden har följande bedömts som relevanta att ta med i trafiksäkerhetsprogrammet och målsättningarna har anpassats till lokala förhållanden, med målsår 2020.

- Hastighetsefterlevnaden på kommunala gator ska ha ökat med 86%
- 25% av cyklisterna använder hjälm
- Andel säkra gång-, cykel- och mopedpassager (GCM), för oskyddade trafikanter som utformas för att erhålla en låg fordons hastighet < 30 km/timme, med upphöjning, cirkulationsplats mm, ska vara 60%

2. Fokusområden och åtgärder

De fokusområden med tillhörande åtgärder som föreslås i trafiksäkerhetsprogrammet bygger till största del på en trafikolycksanalys för femårsperioden 2006–2010. Läs mer ingående i sammanfattning av olycksanalysen i bilaga 3.

Under perioden 2006–2010 har cirka 3100 personer skadats eller dödats i trafiken i Lunds kommun. De allvarliga olyckorna har främst skett på det statliga vägnätet, vilket förmodligen kan härledas till att bilisterna håller höga hastigheter där. Drygt två tredjedelar av samtliga trafikolyckorna har inträffat i tätorten Lund. Gående och cyklister är utsatta i trafiken, och är till antalet de trafikantslag som har flest skadade personer. Gående och cyklister har skadats framförallt i tätorterna i singelolyckor.

Människa, fordon och miljö har varit utgångspunkter när förslag på åtgärder arbetats fram för respektive fokusområde. Det är också angeläget att trafiksäkerhetsarbetet genomförs i samverkan mellan olika aktörer och olika organisatoriska nivåer för att målsättningarna ska nås. Det är angeläget att förståelsen för trafiksäkerhet och de mekanismer som påverkar densamma är väl kända hos Lunds kommuns egna politiker och tjänstemän och att detta genomsyrar den kommunala planerings- och förvaltningsprocessen.

Trafiksäkerhetsprogrammet innehåller följande delar:

- Cyklister
- Fotgängare
- Bilister och andra motorfordonsförare
- Barn och ungdomar
- Säkrare trafikmiljö
- Spårväg

För varje del finns ett eller flera fokusområden med tillhörande åtgärder presenterade nedan.

2.1 Cyklister

Cyklisterna är till antalet den mest olycksdrabbade trafikantgruppen. Totalt har 1180 cyklister skadats i Lunds kommun åren 2006–2010. De flesta cyklister som skadats tillhör åldersgruppen 20–24 år och många är kvinnor. Nästan två tredjedelar av cyklisterna har

skadats i singelolyckor. Olyckorna har framför allt skett i kommunens tätorter, och i synnerhet i Lund. Kollisioner mellan cyklister och bilister var mer ovanliga, men har ofta lett till allvarigare skador hos cyklisten.

För att förbättra trafiksäkerheten för cyklister föreslås följande fokusområden:

Säkrare cyklist och säker cykel För att minska antalet singelolyckor finns det en potential för detta genom att påverka cyklisten till ett säkrare beteende och att använda en säker cykel. Det kan göras genom att bedriva kampanjer med olika teman, till exempel:

- Säker och servad cykel
- Packa cykeln på ett säkert sätt
- Använda cykelhjälmar
- Använda belysning, reflexer och reflexväst
- Använda dubbdäck på cykel vid halka och snö

Förbättra trafiksäkerheten i cykelvägnätet vid halka En betydande del av singelolyckorna kan härledas till halt väglag med snö och is, vintergrus samt ojämnheter i gång- och cykelbanan. För att minska detta problem kan olika typer av aktiviteter genomföras.

- Kontinuerlig utveckling av planen och organisationen för vinterväghållning av cykelvägnätet
- En översyn av planen för upptagning av vintergrus med fokus att prioritera de övergripande cykelvägnätet
- Information till allmänheten, via hemsidan, om hur vinterväghållningen av cykelvägnätet fungerar i syfte att få flera att välja de prioriterade cykelstråken

Förbättra trafiksäkerheten för cyklister i trafikmiljön För att minska antalet skadade cyklister i kollisionsoolyckor med bil föreslås förutom de kampanjer som nämns ovan följande:

- Informationsblad riktat till fastighetsägare om att röja vegetation som skymmer sikt och hänger ut över gång- och cykelbanor
- Genomföra fysiska åtgärder genom att säkra hastigheten i korsningspunkter och /eller bygga gång- och cykelbanor där det behövs, se vidare i delen Säker trafikmiljö

- Genomföra en översyn av de grävningsbestämmelser som gäller för gång- och cykelvägnätet samt se över rutiner för att säkerställa att bestämmelserna efterlevs. I samband med återställning av grävningar uppstår ofta ojämnheter och höjdskillnader vilket ökar risken för singelolyckor.

2.2 Fotgängare

Totalt har 759 fotgängare skadats i Lunds kommun under 2006–2010, de flesta i singelolyckor. De flesta fotgängare har skadats i kommunens tätorter och företrädesvis i Lund. Få fotgängare har skadats på vägnätet mellan tätorterna, dock var skadepåföljden för dessa allvarligare jämfört med fotgängare som har skadats i tätorterna. Äldre kvinnor var också mer utsatta, skadedrabbade, än övriga grupper. Var tionde fotgängare har skadats i kollision med motorfordon och var tjugonde i kollision med cykel.

För att förbättra trafiksäkerheten för gående föreslås följande fokusområden:

Förbättra trafiksäkerheten för gående vid halka

En betydande del av singelolyckorna kan härledas till halt väglag med snö och is. För att minska detta problem kan olika typer av aktiviteter genomföras.

- Kontinuerligt utveckla och se över planering och organisation för vinterväghållning av kommunala gångvägar, busshållplatser och övergångsställen
- Utredda möjligheten att informera allmänheten, via hemsidan eller med hjälp av mobiltelefonapplikation, om statusen på vinterväghållningen av gångbanor
- Riktade informationskampanjer beträffande snöröjning till fastighetsägare med budskapet att snabbt snöröja sin trottoar, och betydelsen av detta i ett trafiksäkerhetsperspektiv
- Utredda möjlighet att använda salt i större utsträckning som halkbekämpningsmetod på de mest trafikerade gångstråken



Förbättra trafiksäkerheten för gående i trafikmiljön

För att minska antalet skadade cyklister i kollisionsolyckor med bil eller cykel föreslås förutom de kampanjer som nämns ovan följande:

- Att inom projektet Tillgängliga Lund även inventera och åtgärda ojämna gångytor i Lunds stadskärna med syfte att minska fallolyckor
- Att vid om- och nybyggnation av gång- och cykelbanor alltid pröva utformningen att skilja gångtrafik och cykeltrafik åt i syfte att öka tryggheten för gående
- Genomföra fysiska åtgärder genom att säkra hastigheten i korsningspunkter och eller bygga gång- och cykelbanor där det behövs, se vidare i delen *Säker trafikmiljö*

Äldre kvinnliga fotgängare För att minska antalet äldre kvinnor som skadas i singelolyckor (fallolyckor) vid promenad kan övriga fokusområden för gående kompletteras med:

- Informationsträffar på äldreboende och dagcenter om rätt sorts skor, användning av broddar samt användning av höftskydd samt föra vidare information om hur vinterväghållningen fungerar på gångbanor

2.3 Bilister och andra motorfordonsförare

Under perioden 2006–2010 har 921 bilister skadats och åtta dödats i trafikolyckor. De flesta bilister har skadats inom någon av kommunens tätorter, och mer än 60% av dessa inom tätorten Lund. Åldersgruppen 25–34 år var mest skadedrabbad till antalet. Det var också värt att notera att få äldre bilister, 75 år och äldre, har skadats jämfört med övriga åldersgrupper, men att andelen döda och svårt skadade var betydligt högre.

Forskning har visat att trötthet hos förare, prat i mobiltelfon och att vara alkohol- eller drogpåverkad ofta utgör orsaker till trafikolyckor, läs mer i bilaga 4.

Olycksanalysen visade att cirka 50 oskyddade trafikanter har blivit påkörda av bussar och att ungefär lika många har skadats som passagerare i bussar. Skadorna har ofta skett i samband med snabb start eller kraftig inbromsning och passageraren har fallit i golvet. Botulfsplatsen i Lund var den mest olycksdrabbade

platsen när gäller kollisionsolyckor mellan buss och oskyddade trafikanter.

För att förbättra trafiksäkerheten för bilister, andra motorfordonsförare och övriga trafikanter föreslås följande fokusområden:

Säkrare bilförare och andra motorfordonsförare

För att minska antalet trafikolyckor där bilister och andra motorfordonsförare utgör en part är det angeläget att främja ett säkrare beteende. Till exempel genom kampanjer med olika teman:

- Att inte köra vid trötthet
- Att köra nykter och drogfri. En kampanj med detta innehåll bör genomföras tillsammans med trafikverket, andra kommuner och polisen för att få en större genomslagskraft
- Att inte prata i mobiltelefon vid körning
- Att hålla och anpassa hastigheten

Säkert fordon och förarstöd för säkrare färd

Under lång tid har bilfabrikanter utvecklat sina fordon med avseende på säkerhet, till exempel airbags, sidokrockskydd, vilka är standardutrustning i många bilmodeller. Detta kan kompletteras med hjälpmedel i form av förarstöd. För att nå en ökad användning föreslås följande:

- Att utreda Lunds kommuns möjligheter att vid upphandling av motorfordon och transporttjänster ställa krav på förarstöd i form av alkohol och ISA¹
- Sprida information om ovanstående erfarenheter som Lunds kommun har gjort dels via kommunens hemsida och dels i samarbeten med föreningar och företag om trafiksäkerhet
- Kampanj för ökad bilbältesanvändning

Förbättrad säkerhet i trafikmiljön Bilister är också en utsatt trafikantgrupp när det gäller trafikolyckor. Dessutom har de ett stort ansvar att värna om de oskyddade trafikanterna. Fordonets hastighet är avgörande för utgången av kollisionsolycka mellan motorfordon och oskyddade trafikanter. Följande åtgärder föreslås:

- Uppmuntra trafikverket att fortsätta sina satsningar på att trafiksäkra områden invid vägen. Säkra sidområden bidrar till minska risken att skadas svårt eller dödas vid aväkning

¹ ISA – Intelligent stöd för anpassning av hastighet är system för direktmeddelande till föraren vid hastighetsöverträdelse.

- Genomföra åtgärdsplanen som är kopplad till hastighetsklassificeringen för det kommunala vägnätet, se vidare delen om Säkrare trafikmiljö.

Upphinnandeolyckor Upphinnandeolyckor är den vanligaste typen av trafikolycka i stadsmiljö. Cirka 40% av de skadade bilisterna har drabbats, ofta med hals- eller nackskada som följd. För att minska problemet föreslås följande:

- Upplysningskampanjer om vikten av att hålla avstånd till framförvarande fordon och följa de trafikregler som gäller
- Utforma trafikmiljön så att den stödjer den rådande hastighetsgränsen
- Samarbeta med polismyndigheten för att få till stånd avstånds- och hastighetskontroller på olycksdrabbade sträckor
- Öka kunskapen om hur upphinnandeolyckor kan förhindras och pröva nya lösningar i form av till exempel ITS². Bland annat finns olika åtgärder att studera i Danmark och i Holland
- Utredda möjligheten att genomföra ett försöksprojekt med olika typer av åtgärder längs en olycksdrabbad sträcka

Äldre bilförare Äldre bilförare är en utsatt grupp, andelen som skadas svårt eller dödas är högre jämfört med övriga åldersgrupper. En orsak kan vara att en åldrande kropp är skör och mer ömtålig. För att kunna köra bil högt upp i åldrarna och klara sig från trafikolyckor är större kunskap om hur åldrandet påverkar kroppen och hur det i sin tur påverkar körsätt och uppmärksamhet. Övriga fokusområden för bilförare kan med fördel kompletteras med följande aktivitet:

- Genomföra studiecirklar eller kurser om bilkörning och åldrandet tillsammans med dagcentraler och pensionärsorganisationer och andra aktörer

Säkrare kollektivtrafik

För att förbättra trafiksäkerhetsläget för kollektivtrafiken, det vill säga minska antalet fallolyckor i buss och minska antalet kollisionsoolyckor mellan oskyddade trafikanter och bussar, föreslås följande:

- Att en årlig information ges till busschaufförer om trafiksäkerhetsläget i kollektivtrafiken i Lunds

kommun och vad de kan bidra med för att minska antalet skadade

- Att verka för att ISA-utrustning ska finnas i alla stadsbussar oavsett trafikhuvudman

2.4 Barn och ungdomar

Bland barn och ungdomar, 0–17 år, har 385 personer skadats under perioden 2006–2010. Av dessa har tio skadats svårt och övriga lindrigt. Störst andel av barn och ungdomar har skadats i singelolyckor när de cyklar.

För att förbättra trafiksäkerhetsläget föreslås följande fokusområden:

Åldersgruppen 0–6 år I den yngsta åldersgruppen, 0–6 år, har 24 barn skadats, varav ett barn svårt, och övriga lindrigt. Det var vanligt att barnen skadades som passagerare i personbil. För att minska olyckorna hos de yngsta föreslås följande:

- Spridning av information till föräldrar om vikten av att använda bilbarnstol, cykelbarnstol samt att montera dessa på ett riktigt sätt



² ITS – Intelligent transport system (ITS) är IT-lösningar för ökad effektivitet till exempel genom ruttplanering eller akut trafikinformation.

Åldersgruppen 7–14 år Sammanlagt har 164 barn och ungdomar i åldersgruppen 7–14 år skadats. Av dessa har sex barn och ungdomar skadats svårt, och övriga lindrigt. Tre av fyra har skadats i singelolyckor under cykling.

- För denna åldersgrupp är det angeläget att skolorna i kommunen och tekniska förvaltningen har god kontakt och samarbetar om trafiksäkerhet i undervisningen, trafikmiljön runt skolor och verka för att fler väljer att gå och cykla till skolan. En del av trafiksäkerhetsundervisningen bör vara inriktad på att cykla säkert och vikten av att använda hjälm
- Att utveckla nätet med säkra skolvägar till respektive skola. Det är angeläget att skolvägar kartläggs i dialog med elever och föräldrar för att få en bild över de trafiksäkerhets- och trygghetsproblem som finns. Med detta som grund genomförs sedan åtgärder i den omfattning som resurserna medger

Åldergruppen 15–17 år För åldergruppen 15–17 år har 197 ungdomar skadats. Av dessa har tre ungdomar skadats svårt och övriga lindrigt. Bland de som var cyklister vid olyckstillfället har tre av fyra skadats i singelolyckor. Det var även vanligt att ungdomarna har skadats när de färdades med moped. Utöver fokusområdet Säkrare cyklister och säker cykel, som också riktar sig till denna åldergrupp föreslås att:

- Information om trafiksäkerhetsläget för mopedister sprids till denna åldersgrupp
- Verka för att den obligatoriska mopedutbildningen kan kompletteras med frivillig trafiksäkerhetsutbildning för unga mopedförare

2.5 Säker trafikmiljö

En väl utformad trafikmiljö har stor betydelse för trafiksäkerheten. Genom LundaMaTs finns ett stort stöd att prioritera gående, cyklande och kollektivtrafiken i trafikmiljön. Det innebär att de oskyddade trafikanterna och kollektivtrafiken är normgivande och motorfordonstrafiken får anpassas så långt det är möjligt till de krav och behov som dessa trafikantgrupper har, bland annat med avseende på trafiksäkerhet. Arbetet för att öka säkerheten i trafikmiljön pågår kontinuerligt, och detta kan stärkas ytterligare genom att följande genomförs:

- Årliga olycksanalyser för att följa trafiksäkerhetsläget på gator och vägar i Lunds kommun. Olyckdrabbade platser pekas ut och förslag på åtgärder arbetas fram och genomförs i den mån det finns resurser. Effekter av genomförda ombyggnader följs upp. Trafikobservationer görs där olycksanalyser saknas eller där det så krävs.
- Den av tekniska nämnden beslutade trafiksäkerhetspolicyn, bilaga 5, uppdateras
- Att medel avsätts årligen för att genomföra politiskt beslutade åtgärdsplaner, som till exempel:
 - Rätt fart i staden–Hastighetsklassificeringen för det kommunala gatunätet i Lunds kommun
 - Åtgärdsplanen för övergångsställen som innebär att övergångsställen och gångpassager görs trafiksäkra, tydliga och tillgängliga
 - Tillgängliga Lund, som innehåller åtgärder av så kallade enkelt avhjälpta hinder
- I planeringen av nya områden finns stora möjligheter att skapa gatunät och gång- och cykelvägnät med en hög trafiksäkerhetsstandard. För att få förståelse för trafiksäkerhet och kunskap om trafiksäkerhetseffekter kan Lunds kommuns egna planerare, trafikplanerare, trafikingenjörer och de konsulter som anlitas ges utbildning i ämnet

2.6 Spårväg

Lunds kommun planerar för en spårväg mellan Lund C och ESS. Det blir ett nytt inslag i staden och till en början kommer stadens trafikanter att vara ovana vid de trafiksituationer som uppkommer. För att få en så trafiksäker spårvägslösning som möjligt föreslås följande:

- Att planerare, trafikplanerare och trafikingenjörer ges utbildning om möjliga spårvägslösningar och vilka trafiksäkerhetseffekter dessa har
- Verka för införande av ledningssystem för att systematiskt följa upp olyckor och incidenter längs spårvägen
- Inför den dag då spårvägen tas i bruk behöver alla trafikantgrupper ges information för att vara förberedda på ett nytt transportslag



3. Ambitioner, behov av resurser och förväntade effekter

Trafiksäkerhetsarbetet har varit framgångsrikt i Lunds kommun, antalet svårt skadade och dödade har minskat med 42% om femårsperioderna 2001–2005 jämförs med 2006–2010. Det finns processer, rutiner och resurser för att nå ständiga förbättringar när det gäller att åstadkomma en mer säker trafikmiljö.

För att nå de mål som föreslås behöver arbetet med att åstadkomma en mer säker trafikmiljö kompletteras med kommunikationsinsatser, kampanjer och betendepåverkan om trafiksäkerhet, se respektive fokusområde ovan. En viktig del är att återuppta samarbetet med skolorna i kommunen om trafiksäkerhet samt att genomföra utbildningsinsatser för äldre om trafiksäkerhet. En annan del är att utveckla arbetsformerna för trafiksäkerhetsprogrammet och samarbeten med andra aktörer. Trafikkalendern.se kan vara en sådan aktör.

Med anledning av att en betydande andel av de singelolyckor som fotgängare och cyklister skadas i beror på brister i drift och underhåll är det angeläget att göra en översyn för att komma fram till vad som kan förbättras. Följande föreslås:

- Att kontinuerligt utveckla organisation och planering av vinterväghållning av gång- och cykelvägnätet i syfte att minska singelolyckor
- Att organisationen av upptagning av vintergruset i gång- och cykelvägnätet ses över ur perspektivet att minska antalet singelolyckor
- Att utreda möjligheter till förändringar i grävningsbestämmelserna för gång- och cykelvägar i syfte att minska riskerna för singelolyckor som beror på ojämna ytor, skarvar och sättningar

För bilförare och passagerare är det i tätortsmiljöerna i Lunds kommun vanligast att man skadas i upphinnandeolyckor. Antalet skadade är betydande och det är angeläget att minska detta. Att arbeta fram förslag på försöksprojekt för att minska problematiken med upphinnandeolyckor längs en eller två olycksdrabbade kan genomföras.

För att kompetensutveckla tjänstemän och politiker när det gäller trafiksäkerhet föreslås att ett trafik- eller trafiksäkerhetsseminarium årligen ordnas. Detta riktar sig till kommunala tjänstemän och politiker och externa aktörer som deltar i arbetet med trafiksäkerhetsarbetet för Lunds kommun.

För att klara att trafiksäkerhetsprogrammet i sin helhet behöver resurser tillsättas.

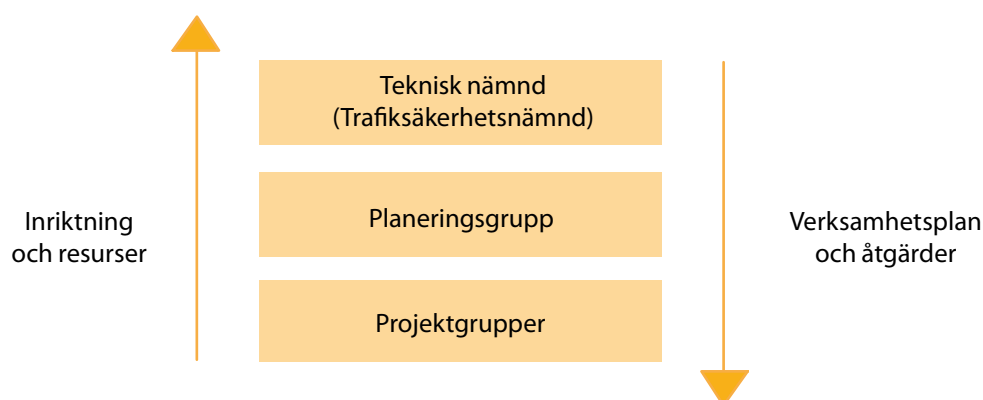


4. Så här jobbar vi med trafiksäkerhetsprogrammet

Ett av syftena med programmet är att förbättra organisationen av arbetet med samt öka intresset och engagemanget för trafiksäkerhetsfrågor i Lunds kommun. Idag drivs arbetet främst av gatu- och trafikkontoret på tekniska förvaltningen. Då det finns en mängd kompetensområden inom den kommunala organisationen, hos externa aktörer och intressenter är det angeläget att involvera fler.

4.1 Organisation

Följande organisation för genomförande av trafiksäkerhetsprogrammet föreslås.



Teknisk nämnd (Trafiksäkerhetsnämnd)

Teknisk nämnd är i sin roll som väghållare ansvarig för trafiksäkerhetsarbetet. Nämndens uppgift är att besluta om inriktning för kommande årets verksamhet och tillsätta resurser för genomförande. Verksamhetsrapporter lämnas årligen till nämnden för uppföljning.

Planeringsgrupp

Planeringsgruppen består av tjänstemän från Tekniska förvaltningen, Kommunkontoret, Stadsbyggnadskontoret, Polismyndigheten i mellersta Skåne, Räddningstjänst Syd, Region Skåne (sjukvård), Trafikverket Region syd och Lunds Tekniska Högskola. Sammanställande för planeringsgruppen är en tjänsteman från Tekniska förvaltningens gatu- och trafikkontor. Planeringsgruppen tillstyrker föregående års verksamhetsrapport samt kommande års verksamhetsplan och därigenom sanktionerar tid och resurser. Planeringsgruppen tilldelar, leder, samordnar och följer upp projektgruppernas arbete.

Projektgrupper

Planeringsgruppen utser ämnesinriktade projektgrupper med ansvar för åtgärder och teman efter behov. Projektgrupperna kan vara förvaltningsövergripande och innefatta externa aktörer.

5. Tidplaner

Trafiksäkerhetsprogrammet föreslås sträcka sig över perioden 2013–2016.

Tidplanen för arbetet med själva trafiksäkerhetsprogrammet följer planeringen nedan.

Aktivitet	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
Genomförande av årets åtgärder	•	•	•	•	•	•	•	•	•			
Utvärdera föregående års åtgärder		•	•	•	•							
Planering för nästa år												
Förslag på inriktning				•	•							
Beslut i Tekniska nämnden om inriktning					•	•						
Projektgrupper skapas									•			
Verksamhetsplan tas fram										•	•	
Beslut i planeringsgruppen om godkännande av verksamhetsplan												•



[illegible]

Trafiksäkerhet – en folkhälsofråga

I regeringsformen står att den enskildes välfärd ska vara grundläggande mål för den offentliga verksamheten. Särskilt ska det allmänna verka för trygghet och för goda förutsättningar för hälsa. Trafiksäkerhet är en folkhälsofråga. Kommunfullmäktige i Lund har slagit fast samtliga kommunala verksamheters ansvar att arbeta förebyggande och hälsofrämjande med trygga och jämlika uppväxtvillkor, stödjande miljöer, god fysisk miljö, trygg och säker kommun samt goda levnadsvanor. Kommunen har ett ansvar för kommuninvånarnas hälsa, trygghet och säkerhet och att skapa jämlika förutsättningar.

Ur ett folkhälsoperspektiv är säkerhet i trafikmiljön både ett individansvar och ett samhällsansvar. Det är en folkhälsofråga därför att vi alla rör oss i miljön och det är ett folkhälsoproblem då så många blir skadade i miljön. Sett från ett folkhälsoperspektiv är trafiksäkerhetsarbete både förebyggande och hälsofrämjande. Kopplingen trafiksäkerhet och folkhälsa finns på flera olika plan. En dimension är att skapa trafikmiljö som är tillgänglig, säker och trygg för alla olika typer av trafikantgrupper. Att minska antalet skador till följd av olyckor är att både minska mänskligt lidande och minska samhällets/sjukvårdens kostnader.

En annan dimension är att skapa en trafikmiljö som gynnar gång- och cykeltrafikanter för att på så sätt skapa möjlighet att vara fysiskt aktiv i vardagen. Statens folkhälsoinstitut betonar den fysiska miljöns betydelse för fysisk aktivitet.

En stark koppling mellan trafiksäkerhet och folkhälsa är bruket av alkohol och droger. Ytterligare koppling går via beteendepåverkan hos trafikanter både vad gäller beteende i trafikmiljön men också säkerhet vid val av transportsätt som ökar vardagsmotionen och som tar hänsyn till miljön. Människors beteende påverkas av de livsvillkor vi lever under och de förutsättningar vi har både fysiska, psykiska och socioekonomiska. Extra viktig är säkerhet och trygghet för cyklister och gående då möjligheten att gå och cykla medverkar till att minska bilanvändandet. Gång och cykeltrafiken ska kunna öka utan att antalet olyckor ökar.



Upplevelsen av trafiksäkerhet har också betydelse för hur vi rör oss i den fysiska miljön eller vara en orsak till val av transportsätt. Uplevelsen påverkas till stor del av utformningen av trafikmiljön och andra trafikanters beteende. Ett trafiksystem och ett trafiksäkerhetsarbete som utgår från de mest sårbara befolkningsgrupperna och trafikantgrupperna kan bidra till social hållbarhet genom minskat antal skador och olyckor, ökad tillgänglighet och trygghet och på så sätt bidra till jämlika och goda förutsättningar för folkhälsan i Lund

Till analyser av olycksstatistik utifrån orsak, plats, vägnät, trafikantslag, kön, ålder etc är det också av intresse att studera skadestatistik utifrån ett befolkningsperspektiv för att se hur stor andel av totala antalet skador som uppstår i trafikmiljön. Under femårsperioden 2006–2010 skadades cirka 23 000 människor i Lunds kommun, och dessa har sökt vård för sin skada. Det är mest vanligt att personer skadas i bostadsmiljön, därefter idrottsmiljö och trafikmiljön

Under 2010 skadades totalt 4893 Lundabor sig så allvarligt att de behövde söka upp akutsjukvård. Av dessa hade 17% (832 personer) skadats i trafikmiljön. Av totala antalet skadade i trafikmiljö var andelen kvinnor 55,6%, andelen män 44,4%.

**Olycksfallsskador per 1000 inv. (incidens) efter kön, år och skademiljö.
Registrerade besök på akut- och ortopedimottagning
Universitetssjukhuset i Lund**

Lund	2006		2008		2010	
	kvinnor	män	kvinnor	män	kvinnor	män
Totalt alla miljöer	39,2	43,7	41,9	45,7	43,7	46
Bostadsmiljö	17,6	13,7	17,2	13,6	17	14,1
Idrottsmiljö	5,2	10,3	6,5	11,6	5,0	9,7
Skolmiljö (0-19 år)	7,4	9,1	6,4	8,3	6,5	8,9
Trafikmiljö	7,2	6,5	6,5	5,8	8,5	6,7
Fri natur	2,4	2,8	3,3	3,3	3,7	4,0
Arbetsmiljö	1,1	3,2	1,8	3,4	1,2	3,4
Nöjesmiljö	1,0	1,5	1,2	1,7	1,2	1,5
Självtilfölgad skada	1,7	1,0	1,6	1,0	1,3	1,4
Våldsskador	0,3	1,0	0,3	1,3	0,4	1,4
Servicemiljö	0,3	0,3	0,5	0,3	0,5	0,2

*Källa: Social-medicinska enheten, Universitetssjukhuset MAS, Region Skåne
Diagram: Skadade i trafikmiljö (Statistik sammanställd av Region Skåne)*

Flest antal olyckor sker bland kvinnor i åldergruppen 45–64 år och bland män i åldersgruppen 25–44 år. Generellt ses en ökning över tid av totala antalet skadade i trafikmiljön och ökningen är totalt sett större bland kvinnor än bland män.

Bland barn och unga upp till 25 år är det fler flickor än pojkar som skadas så allvarligt att de behöver uppsöka sjukvården. Bland Lundaborna som är 65 år och äldre är det fler kvinnor än män som skadas.

Ställs antalet skadade i relation till åldersgruppens storlek så är den högsta skadeincidensen bland män i åldersgruppen 15–24 år och bland kvinnor i åldersgruppen 65–74 år. För kvinnor och män tillsammans ses högsta skadeincidensen bland de som är 65 år och äldre.

Statens 13 delmål bedöms ha stor effekt för att uppnå det över- gripande målet för trafiksäkerheten

.....

1. 80% av trafikarbetet på de statliga vägarna sker inom rådande hastighetsgränser
2. Hastighetsefterlevnaden på kommunala gator ska ha ökat med 86%
3. 99,90% av trafikarbetet sker med nyktra motorfordonsförare (under 0,2 promille)
4. Högst 5% av förarna uppger att de somnat eller nästan somnat vid bilkörning under senaste året
5. 99% av förare och passagerare i personbil använder bilbälte
6. 70% av cyklisterna använder hjälm.
7. 100% av nya bilar har högsta säkerhetsklass enligt Euro NCAP
8. 100% av nya tunga fordon har nödbromssystem
9. 75% av trafikarbetet på vägar med hastighetsgräns över 80 km/tim sker på vägar som är mötteseparerade
10. Andel säkra gång-, cykel- och mopedpassager (GCM)
 - a. Säkra korsningar för biltrafik längs med motorfordonsvägnätet
 - b. Säkra passager för GCM-trafik tvärs med motorfordonsvägnätet
 - c. Säkra GCM-stråk längs med motorfordonsvägnätet
 - d. Vinterväghållning av gång- och cykelvägnätet
 - e. Barmarkshållning (grus, grenar, löv mm) av gång- och cykelvägnätet
11. Andel säkra korsningar
12. Tiden från skada till adekvat sjukvård
13. Ökning av index för svar på attitydfrågor om trafiksäkerhet

*Exempel på vegetation som
skymmer sikt och hänger ut
över gång- och cykelbanor.*



Bilaga 3

Sammanfattning av olycksanalysen för perioden 2006–2011 för Lunds kommun

Cirka 3100 personer har skadats i trafiken i Lunds kommun under perioden 2006–2010. Var tjugonde person har skadats svårt, 17 personer har dödats i trafiken. Jämför man med föregående femårsperiod, 2001–2005, har andelen dödade och svårt skadade halverats.

Drygt två tredjedelar av olyckorna har inträffat i Lunds tätort. De allvarliga olyckorna sker i något högre grad det övriga vägnätet – oftast det statliga – vilket förmodligen beror på att hastigheten är högre här.



	Död	Svårt skadad	Lindrigt skadad	Totalt
Lund	8 (5)	98 (183)	1939 (1896)	2045 (2084)
Dalby	0 (0)	4 (12)	60 (53)	64 (65)
Genarp	0 (0)	1 (2)	21 (29)	22 (31)
Södra Sandby	1 (0)	5 (0)	81 (66)	87 (66)
Veberöd	0 (0)	2 (6)	66 (64)	70 (68)
Totalt antal skadade och dödade i tätorterna	9 (5)	110 (203)	2167 (2108)	2288 (2316)
Övriga vägnätet	8 (18)	55 (83)	786 (459)	847 (660)
Lunds kommun	17 (23)	165 (286)	2953 (2667)	3135 (2976)

Skadade och dödade personer i trafikolyckor i Lunds kommuns 2006–2010. Siffrorna inom parantes anger antalet dödade och skadade under föregående femårsperiod.

De tre värst olycksdrabbade trafikantslagen är:

- Cyklisterna
- Bilister
- Fotgängare

Under den studerade femårsperioden har drygt 1181 cyklisterna och 924 bilister skadats. Antalet fotgängare som skadades var 759. Jämfört med föregående femårsperiod har antalet skadade bilister minskat med 16% och antalet skadade fotgängare ökat med 63%. Cyklisterna skadas, precis som fotgängarna, framför allt i tätorterna i singelolyckor. Jämfört med föregående femårsperiod har andelen skadade cyklister och fotgängare i singelolyckor ökat. Fotgängare och cyklisterna är också utsatta i trafiken, och det är de trafikantgrupper som har flest svårt skadade och dödade.

Cyklisterna är till antalet den mest olycksdrabbade trafikantgruppen. De flesta cyklisterna som skadas är i åldersgruppen 20–24 år och många är kvinnor. Nästan

två tredjedelar av cyklisterna skadas i singelolyckor. Kollision mellan cykel och motorfordon inträffar också ofta, det är dock inte lika vanligt. Ser man till skadegraden och olyckstyp har det skett en förändring. Under perioden 2001–2005 skadades flest cyklisterna svårt i kollisioner med motorfordon och under den senare femårsperioden skadas flest cyklisterna svårt i singelolyckor.

De flesta fotgängare skadas i singelolyckor. Det är främst äldre kvinnor som skadas i denna typ av olycka, många skadas allvarligt. Andelen fotgängare som skadas i kollision med motorfordon har minskat jämfört med föregående femårsperiod, från 20% till 12%. Lite mindre än hälften av olyckorna sker på gångbanor och trottoarer. Många av olyckorna sker på vintern när det är halt ute, och hälften av fotgängarna har uppgett detta som orsak till den inträffade olyckan. Det är också värt att notera att få äldre bilister, 75 år och äldre, skadas jämfört med de andra åldersgrupperna, men att andelen döda och svårt skadade är

	Död	Svårt skadad	Lindrigt skadad	Totalt
Fotgängare	4	64	691	759
Cyklist	3	50	1128	1181
Mopedist	0	6	94	100
Motorcyklist	2	11	76	89
I personbil	8	29	887	924
I lastbil	0	0	22	22
I buss	0	4	45	49
Övrigt	0	0	7	7

Antal skadade och dödade per trafikantslag i Lunds kommun 2006–2010.

betydligt högre. Var sjätte bilist i denna åldergrupp skadas svårt eller dödas och det ska jämföras med övriga åldersgrupper där detta varierar mellan var tionde och trettionde person. En jämförelse med föregående femårsperiod visar att andelen dödade och svårt skadade bilister har minskat i den äldsta åldergruppen., vilket även slår igenom för de flesta åldersgrupper.

Mer än 60% av de skadade bilisterna har skadats inom tätorten Lund. Den vanligaste typen av olyckor när motorfordon kolliderar är så kallade upphinnandeolyckor, cirka 40% av dem som skadats i personbil har råkat ut för detta. Upphinnandeolyckor är vanligast i korsningarna. Utöver upphinnandeolyckor är korsande- och singelolyckor vanligast.

Bland barn och ungdomar, 0–17 år har 385 personer skadats. Av dessa har 10 skadats svårt och övrigt lindrigt. Flest personer har skadats i singelolyckor när de cyklar. För de yngsta, 0–6 år, är det även vanligt att de skadas i personbil. För åldergruppen 15–17 år är det också vanligt att de skadas i trafikolyckor med mopeder. Av dem som cyklar skadas drygt ¾ i singelolyckor.

Det är viktigt att kartlägga var i gatu- och vägnätet trafikanterna råkar ut för trafikolyckor för att kunna vidta åtgärder för att öka trafiksäkerheten. Några olycksdrabbade platser i Lunds kommun är:

- Stora Södergatan
- Bangatan
- Getingevägen
- Trollebergsvägen
- Magistratsvägen

Cyklister

Cyklisterna är till antalet den mest olycksdrabbade trafikantgruppen. Totalt har 1180 cyklister skadats i Lunds kommun åren 2006–2010. De flesta cyklister som skadas är i åldersgruppen 20–24 år och många är kvinnor. Nästan två tredjedelar av cyklisterna skadas i singelolyckor. Ser man till skadegraden och olyckstyp har det skett en förändring jämfört med föregående femårsperiod. Under perioden 2001–2005 skadades flest cyklister svårt i kollisioner med motorfordon och under den senare femårsperioden skadas flest cyklister svårt i singelolyckor. Olyckorna sker framför allt i tätorterna, i synnerhet i Lund.

Vid inrapportering av trafikskador får den skadade trafikanten möjlighet att uppge orsak till den inträffade olyckan. Orsaken till singelolyckor är emellertid ofta okänd. Singelolyckor som kategoriserats som okända kan bero på en mängd olika faktorer, exempelvis; cyklisten har fått in ett föremål i hjulet, att cyklisten kört på ett föremål och trillat. Ytterligare orsaker kan vara problem med cykeln, att cyklisten halkat på pedalen eller cyklat ihop med annan cykel så att styret hakat i varandra.

Undantas de singelolyckor där cyklisten uppgett att orsaken är okänd, är halt väglag med snö och is är den mest vanliga olycksorsaken. Därefter kommer löst grus och ojämnt underlag.

Fotgängare

Totalt har 759 fotgängare skadats i Lunds kommun under 2006–2010, de flesta i singelolyckor. Jämfört med föregående femårsperiod har antalet skadade fotgängare ökat både i tätorterna och på det övriga vägnätet.

Färre fotgängare har skadats på det övriga vägnätet jämfört med i tätorterna men skadepåföljden för dessa blivit allvarigare. Andelen svårt skadade fotgängare är alltså större på det övriga vägnätet jämfört med tätorterna. Orsaken till att många fotgängare skadas beror på halt väglag i form av snö och is, detta gäller såväl singelolyckor som kollisionsoolyckor. Andelen fotgängare som skadas i kollision med motorfordon har minskat jämfört med föregående femårsperiod. Det går inte att utläsa några tendenser till att en speciell plats är mer olycksdrabbad än någon annan, men en stor del av olyckorna inträffar innanför inre ringen i Lund, där flest människor rör sig mellan de olika målpunkterna.

Bilister och andra motorfordonsförare

Under perioden 2006–2010 skadades 921 bilister och åtta dödades i trafikolyckor. Jämfört med föregående femårsperiod: Bilister har minskat med 16% Nästan hälften av de som dödas i trafiken färdades i personbil vid olyckan. De flesta har skadats inom någon av kommunens tätorter, och mer än 60% inom tätorten Lund. Jämfört med föregående femårsperiod har antalet dödade och skadade bilister minskat både i

tätorterna och på det övriga vägnätet. Den åldersgrupp som är mest skadedrabbad till antal är gruppen 25–34 år. Det är också värt att notera att få äldre bilister, 75 år och äldre, skadas jämfört med de andra åldersgrupperna, men att andelen döda och svårt skadade är betydligt högre. Var sjätte bilist i denna åldergrupp skadas svårt eller dödas, vilket ska jämföras med övriga åldersgrupper där detta varierar mellan var tionde och trettionde person. De flesta olyckorna med bilister har inträffat på gator/vägsträckor och i korsningar. Den vanligaste olyckstypen är kollisioner med andra bilister i form av upphinnandeolyckor, men även singelolyckor är vanliga.

Det sker olyckor där trafikanter blir påkörda av bussar. En plats i Lund där det sker många sådana olyckor är Botulfsplatsen. Under den senaste femårsperioden har två personer skadats svårt och tio lindrigt. Majoriteten skadades i singelolyckor men det är även vanligt att trafikanter blir påkörda och klämda av bussar som inte stannat.

Barn och ungdomar

Bland barn och ungdomar, 0–17 år, har 385 personer skadats. Av dessa har 10 skadats svårt och övriga lindrigt. Störst andel personer har skadats i singelolyckor när de cyklar.

I den yngsta åldersgruppen, 0–6 år, har 24 barn skadats, varav ett barn svårt, och övriga lindrigt. Jämfört med föregående femårsperiod har antalet skadade i denna åldergrupp minskat. Det är även vanligt att de skadas i personbil.

Sammanlagt har 164 barn och ungdomar i åldersgruppen 7–14 år skadats. Av dessa har sex barn och ungdomar skadats svårt, övriga lindrigt. Tre av fyra skadas i singelolyckor och de flesta är cyklister. Det går inte att härleda olyckorna till en specifik plats, då singelolyckorna med cykel är spridda i gatunätet och gång- och cykelvägnätet. När barn och unga i denna ålder har kolliderat med motorfordon har det skett i korsningar i huvudgatunätet.

För åldergruppen 15–17 år har 197 ungdomar skadats. Av dessa har tre ungdomar skadats svårt och övriga lindrigt. Bland cyklister skadas drygt $\frac{3}{4}$ i singelolyckor, men det är även vanligt att ungdomarna skadas i trafikolyckor med mopeder.

Äldre

De äldre utgör cirka 15% av det totala antalet personer som skadats i trafikolyckor. Under perioden 2006–2010 skadades och dödades totalt 470 personer i åldern 65 år eller mer i trafikolyckor i Lunds kommun. Jämfört med föregående femårsperiod har andelen skadade ökat med nästan 30%. Generellt skadas fler kvinnor än män.

För åldersgruppen 65–74 år är det vanligt att skadas som fotgängare, främst i singelolyckor. Det betyder att personer har snavat, halkat eller fallit utan att någon annan har varit inblandad. Majoriteten skadas lindrigt, men cirka 10% av fotgängarna skadats svårt. Även för cyklister är det vanligt att skadas lindrigt i singelolyckor. De flesta personer i åldergruppen 65–74 år som skadats i personbil har råkat ut för en kollisionsoolycka med annat motorfordon i form av en upphinnandeolycka.

Personer över 75 år skadas oftast som fotgängare, därefter som cyklist och bilist, och sist som passagerare i buss. Jämfört med föregående femårsperiod har antalet skadade fotgängare i denna åldergrupp ökat med cirka 50%. Som fotgängare är det vanligast att man skadas i singelolyckor. Fyra av fem skadade är kvinnor. Även för cyklister är det vanligt att skadas i singelolyckor. Få äldre bilister, 75 år och äldre, skadas jämfört med andra åldersgrupper, men andelen döda och svårt skadade är betydligt högre. En jämförelse med föregående femårsperiod visar att andelen dödade och svårt skadade bilister har minskat. Den mest förekommande olyckstypen är olyckor i korsningar. Tre av fem som skadas är män.



Olycksdrabbade korsningar på det kommunala vägnätet

Antalet dödade, svårt skadade och lindrigt skadade i de mest olycksdrabbade korsningarna på det kommunala vägnätet 2006–2010. Siffrorna inom parantes anger rangordning av olycksdrabbade korsningar för föregående femårsperiod, 2005–2009.

Korsning	Antal		
	Dödade	Svårt skadade	Lindrigt skadade
1. Bangatan - Centralstationen (1)	0	2	23
2. Bredgatan - St Laurentiigatan – Allhelgona kyrkogata (ny)	0	1	18
3. Baravägen - Getingevägen (2)	0	1	11
4. Botulfplatsen (ny)	0	1	10
5. Malmövägen - Södra Vägen (5)	0	0	15
6. Sandbyvägen - Vikingavägen (ny)	0	1	7
7. Ringvägen - Trollebergsvägen (ny)	0	0	14
8. Dalbyvägen - Östervångsvägen - Arkivgatan (ny)	1	0	6
9. Dalbyvägen - Brunnsgratan - Pedellgatan (9)	0	1	5
9. Getingevägen - Entrégatan (4)	0	1	5



De tio mest olycksdrabbade korsningarna på det kommunala vägnätet 2006–2010.

Olycksdrabbade gator på det kommunala vägnätet 2006–2010

Antalet dödade, svårt skadade och lindrigt skadade på de mest olycksdrabbade gatorna på det kommunala vägnätet 2006–2010. Siffrorna inom parentes anger rangordning av olycksdrabbade gator för femårsperioden tidigare, 2005–2009.

Sträcka	Antal		
	Dödade	Svårt skadade	Lindrigt skadade
1. Stora Södergatan m.m. (5)	1	6	82
2. Bangatan (4)	0	4	56
3. Getingevägen (2)	0	3	39
4. Trollebergsvägen (3)	0	3	27
5. Magistratsvägen (ny)	1	1	27
6. Fjelievägen (1)	0	2	25
7. Södra Esplanaden (9)	0	2	22
8. Tunavägen (7)	0	0	35
8. Porfyrvägen (ny)	0	0	35
10. Kung Oskars väg (ny)	0	2	16



De tio mest olycksdrabbade sträckningarna på det kommunala vägnätet 2006–2010.

Bilaga 4

Alkohol, droger och trötthet i trafiken

På senare tid har forskning på området visat att trötthet, eller att man somnat vid ratten, är en vanlig olycksorsak. Andra orsaker som ökar risken för trafikolyckor är att fordonsförare kör berusade eller drogade. Även prat i mobiltelefon och att skicka sms tar fokus från den trafiksituation man är i och risken för trafikolyckor ökar. Det finns tekniska hjälpmedel, ISA, alkoholås, airbag och bilbälte som ökar trafiksäkerheten för de som färdas i motorfordon. Det är upp till den enskilde individen att följa de regler som finns och ha ett rätt utrustat fordon.

Idag görs mer än 13 000 bilresor dagligen med berusade förare i Sverige. Var tredje rattfyllerist är mellan 18–24 år. (Trafikverket, 2011)

Årligen stoppas cirka 500 personer av polisen i mellersta Skåne för att de är alkoholpåverkade i trafiken. Cirka hälften av dessa stoppas i Lunds kommun. Dessutom tas årligen 250 personer i mellersta Skåne för att de är drogpåverkade i trafiken. Mörkertalet är troligen stort då det saknas bra teknik för att ta fast drogpåverkade personer.

Enligt STRADA, har 27 personer skadats i olyckor i Lunds kommun där polisen misstänkt att någon varit alkoholpåverkad vid olycktillfället. Av dessa olyckor har 13 personer skadats på kommunala vägar.

Många olyckor är orsakade av trötthet och en trött förare utgör en hög trafiksäkerhetsrisk. Det kan gälla medicinska tillstånd som ger sjuklig trötthet med kronisk risk att somna vid ratten, men framför allt gäller det allmän trötthet, något som kan drabba alla.

Den vanligaste typen av trötthetsolycka är en singelolycka. Det finns inga helt säkra siffror på olycksstatistik orsakade av trötthet, men den korrekta siffran ligger betydligt högre än de officiella uppskattningar på 1–3 procent som bygger på polisens värderingar. (<http://www.transportstyrelsen.se>)

I ett gemensamt dokument (publicerat år 2000) bedömde de internationellt ledande forskarna inom området att så mycket som 15–30 procent av alla olyckor orsakades av trötthet. Trötthet bedöms därmed vara den största enskilda faktorn till att trafikolyckor som skulle kunna undvikas ändå sker. (<http://www.transportstyrelsen.se>)

Resultat från studier visar att det är unga förare och yrkesförare som löper störst risk att drabbas av trötthetsolyckor. Andra faktorer av betydelse är bland annat körning nattetid, körtidens längd, vägens karaktär, sjukdomar som ger sömnstörning, sömnapné syndrom samt bruk av sömnmedel. Trötthetsolyckorna är överrepresenterade på vägar med 90 och 110 km i timmen, på motorvägar och breda tvåfältsvägar.

Droger i trafiken är en relativt ny förekomst. Det finns inget bra system för att registrera antalet drogpåverkade i trafiken och statistiken är därför undermålig. Ofta är det fler brott inblandade än droger, och ofta hamnar drogerna som ett sekundärt problem.

Förekomsten av illegala droger och läkemedel bland förare på väg, var i en VTI-studie gällande åren 2006–2011 i Sverige endast 2,5 procent. Förekomsten av alkohol, illegala droger och läkemedel bland omkomna förare var 31,2 procent. (www.vti.se) Vid en jämförelse med andra länder som ingått i ett EU-projekt har Sverige högst andel negativa resultat, det vill säga förare helt utan förekomst av alkohol, droger eller läkemedel. Detta gäller bland både förare på väg och i trafiken dödade förare. (www.vti.se)

Det är viktigt att påpeka att droger i trafiken är ett växande problem, och ett problem som är större än alkohol i trafiken.

Andra förslag för att minska trötthetsolyckorna är bland annat förändringar av kör- och arbetstidsregleringar, frästa räfflor i vägkanten samt fler enklare parkeringsplatser. (<http://www.transportstyrelsen.se>)



Bilaga 5

Policy för fysiska trafiksäkerhetsåtgärder i Lunds kommun

Fastställd av tekniska nämnden 2000-09-20, § 229.

Lunds kommun ska:

- kontinuerligt vidta åtgärder för att öka tryggheten och minska barriäreffekterna på det kommunala gatunätet i den omfattning som tilldelade medel tillåter,
- varje år genomföra trafiksäkerhetshöjande åtgärder på de mest trafikosäkra platserna på det kommunala gatunätet i den omfattning som tilldelade medel tillåter,
- varje år kontakta Vägverket för att påtala vikten av åtgärder på de mest trafikosäkra platserna och sträckorna på det statliga vägnätet,
- varje år initiera diskussioner med Vägverket för att finna gemensamma åtgärdsförslag, finansieringsformer och tidsplaner på de platser och sträckor där det finns ett delat ansvar mellan kommunal och statlig väghållning

Åtgärder ska grundas på senast kända kunskaper och på anpassning till den aktuella platsens speciella förutsättningar, t.ex. förekomst av busstrafik, den kulturhistoriska miljön och skolvägar.

Åtgärder som vidtas ska grundas på hastighetsklassificeringen i den reviderade utredningen Lugna gatan i Lund, presenterad i tekniska nämnden september 1999. Nämnden beslöt (§ TN 206/99) att utredningen ska vara referensdokument för åtgärder, dvs utredningen ska ses som ett långsiktigt inriktningsdokument.

Uppföljning och utvärdering ska göras av vidtagna åtgärder.

