

# Säkra GCM-passager



## NTF RAPPORT 2020:3

Inventering och dialog i syfte att öka andelen säkra gång-, cykel- och mopedpassager.



SÄKER TRAFIK



# Förord

NTF är en fri, självständig och idéburen organisation som arbetar för en säker trafik. NTF arbetar på ideell och demokratisk grund genom folkrörelser, organisationer, samhällsinstitutioner, företag och enskilda. En av NTF:s viktigaste verksamheter är nationella projekt, projekt som delar av eller hela NTF-organisationen är delaktig i, ofta tillsammans med någon eller flera medlemsorganisationer.

NTF har under åren 2013–2020 genomfört ett flertal projekt inom området Säkra gång-, cykel och mopedpassager. Projekten är i sin helhet finansierade av Trafikverkets Stöd till ideella organisationer.

Solna, maj 2020

*Mats Hedfors och Maria Zetterberg Moberg, projektledare*

Kontakt:

mats.hedfors@ntf.se

maria.zetterberg.moberg@ntf.se

katarina.bokstrom@ntf.se

www.ntf.se

# Innehåll

Sammanfattning .....	4
1 Bakgrund .....	5
2 Syfte .....	5
3 Metod och genomförande .....	6
3.1 Intern utbildning år 2013 .....	6
3.2 Inventering av kommunala gator 2013–2014 .....	6
3.3 Inventering av statliga vägar 2016–2017 .....	6
3.4 Dialog med kommuner .....	7
3.5 Dialog med Trafikverkets regioner .....	7
3.6 Dialog med kollektivtrafiken .....	7
4 Resultat .....	8
4.1 Inventering av kommunala gator .....	8
4.2 Inventering av statliga vägar .....	8
4.3 Dialog med kommuner .....	8
4.4 Dialog med Trafikverkets regioner .....	10
4.5 Dialog med kollektivtrafiken .....	10
4.6 SKL:s Trafik- och gatudagar .....	10
5 Sammanfattande diskussion och slutsatser .....	11
5.1 Diskussion .....	11
5.2 Slutsatser .....	12
6 Goda exempel .....	13
Referenser .....	17

## Sammanfattning

NTF har under projektperioden 2013–2020 inventerat gång-, cykel- och mopedpassager på kommunala gator och statliga vägar. Dessutom har NTF i dialogmöten med kommuner, Trafikverkets regioner och kollektivtrafikmyndigheter diskuterat det svenska målstyrningsarbetet och specifikt indikatorn Säkra gång-, cykel- och mopedpassager, så kallade GCM-passager. En GCM-passager definieras som säker om den är planskild eller om 85 procent av bilisterna kör maximalt 30 km/tim. Indikatorns mål är att 35 procent av gång-, cykel- och mopedpassagera på det kommunala och statliga huvudnätet för bil ska vara säkra år 2020. Under 2019 var 28 procent av passagera säkra.

Syftet med projekten har varit att skapa förutsättningar för att andelen säkra GCM-passager på det kommunala och statliga huvudvägnätet kontinuerligt ska öka och därmed bidra till indikatorns måluppfyllelse.

De viktigaste slutsatserna från projekten är att:

- det finns behov och efterfrågan av kunskap om vad som krävs för en säker GCM-passager.
- väghållarna behöver stöd för att välja den effektivaste åtgärden vid om- och nybyggnad av GCM-passager.
- det finns brister i rutinerna av ajourhållning av GCM-passager och farthinder i NVDB.
- väghållarna behöver flexibla uttag från kartapplikationen Säkerhetsklassade GCM-passager i ArcGIS.
- dialog mellan väghållare och företrädare från kollektivtrafiken behöver öka i syfte att finna samstämmighet kring hur hög säkerhet för oskyddade trafikanter uppnås vid GCM-passager där kollektivtrafik förekommer.
- både kommuner och Trafikverkets regioner behöver utarbeta långsiktiga handlingsplaner som beskriver nuläge och prioriteringsordning för åtgärdande av GCM-passager.
- det politiska stödet för hastighetsdämpande åtgärder är en förutsättning för kommunernas arbete med säkra GCM-passager.
- handledningen Inventering av GCM-passager och farthinder i tätbebyggt område bör uppdateras.

Sist i rapporten finns goda exempel från kommuner som på olika sätt arbetar strategiskt för att öka andelen säkra GCM-passager. Dessa exempel kan tjäna som inspiration för andra kommuner som vill öka andelen säkra GCM-passager.

# 1 Bakgrund

När de nu gällande etappmålen mot Nollvisionen avseende antal omkomna och allvarligt skadade till målåret 2020 beslutades, presenterades också en modell för målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet. Målstyrningen bygger på mätning och uppföljning av trafiksäkerhetsindikatorer, där varje indikator har ett eget mål som ska uppnås till år 2020. Genom att nå målen för de olika indikatorerna beräknas de beslutade etappmålen kunna nås. Trafikverket genomför årligen en resultatkonferens där resultaten från de mätta indikatorerna och etappmålen presenteras. I samband med konferensen ges en rapport ut med analys av trafiksäkerhetsutvecklingen för året innan.

En av indikatorerna är Andel säkra gång-, cykel och mopedpassager (GCM-passager). I rapporten över trafiksäkerhetsutvecklingen 2010 (1) framkommer att sex kommuner gjort en fullständig rapportering av andelen säkra GCM-passager i den nationella vägdatan NVDB. I dessa kommuner var 36,3 procent av passagera säkra. Något målvärde till 2020 var inte definierat, men det fanns ett utgångsläge från 2007 på cirka 25 procent. I samma rapport betonas att kommunerna måste inventera sina passager och rapportera till NVDB för att det ska gå att följa denna indikator och se kommunernas bidrag i trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020. Eftersom underlaget var begränsat till sex kommuner menade analysgruppen att om denna indikator inte målsätts eller följs upp tillfredsställande, så bör den uteslutas vid översynen av indikatorerna 2012.

Säkerheten för oskyddade trafikanter är ett prioriterat område för NTF, och vi lämnade därför en projektansökan till Trafikverket om att erbjuda cirka 40 kommuner en GCM-inventering inför år 2013. Ansökan beviljades och vi genomförde även inventeringar i motsvarande antal kommuner år 2014.

År 2016 var närmare 90 kommuners GCM-passager inregistrerade i NVDB och indikatorn kunde få ett målvärde (2). Målet sattes till att 35 procent av gång-, cykel- och mopedpassagera på huvudnätet för bil, både kommunalt och statligt, skulle vara säkra.

En gång-, cykel- och mopedpassage (GCM-passage) definieras som säker om den är planskild eller om 85 procent av bilister kör maximalt 30 km/tim. Det senare åstadkoms mest effektivt genom att ha någon form av fysiskt farthinder i anslutning till passagen (2).

## 2 Syfte

Syftet har varit att skapa förutsättningar för att andelen säkra GCM-passager på det kommunala och statliga huvudvägnätet kontinuerligt ska öka och därmed bidra till indikatorns måluppfyllelse.

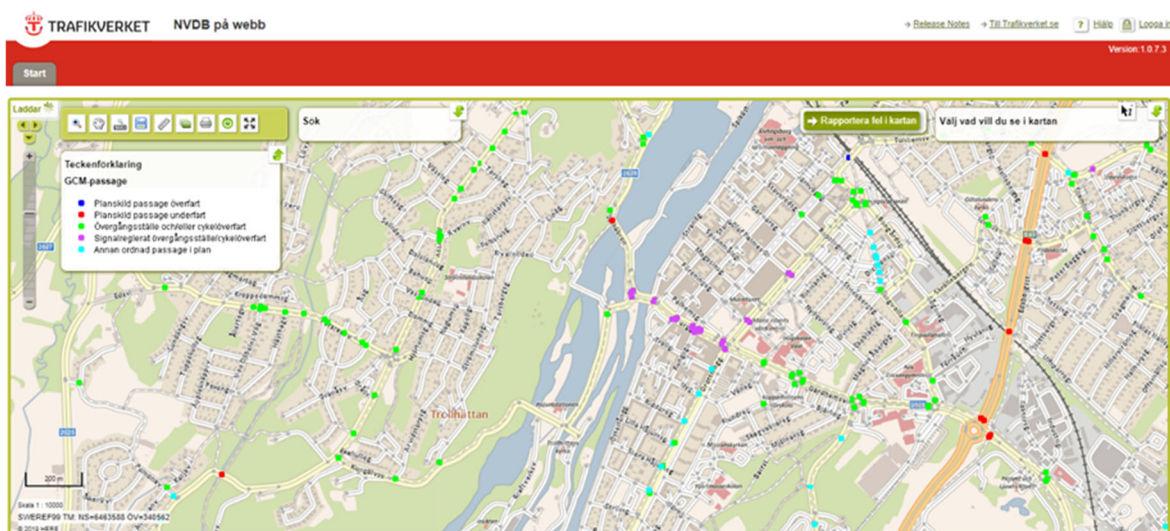
## 3 Metod och genomförande

### 3.1 Intern utbildning år 2013

Representanter från samtliga NTF-förbund genomgick initialt en utbildning som leddes av företrädare från Trafikverket. Trafikverkets utbildare gick igenom målstyrningsarbetet och specifikt berörd indikator om GCM-passager. Utbildningen innehöll en genomgång av inventeringsmetoden i handledningen Inventering av GCM-passager och farthinder i tätbebyggt område som tagits fram i samarbete mellan Trafikverket och Sveriges kommuner och landsting (3). NTF-deltagarna fick också en genomgång av uttag ur NVDB där säkra GCM-passager finns som förval. Deltagarna fick möjlighet att testa metoden med praktiska övningar i utemiljö, samt redovisa inventeringen i det Excel-blad som tagits fram för projektet.

### 3.2 Inventering av kommunala gator 2013–2014

Under åren 2013 och 2014 erbjöd NTF en kostnadsfri inventering av GCM-passager och farthinder i sammanlagt 82 kommuner. Detta under förutsättning att kommunerna skickade inventeringsunderlaget till NVDB och tog ansvar för att kontinuerligt uppdatera GCM-passager och farthinder. Ett exempel på uttag av GCM-passager i NVDB visas i Figur 1. Samtliga initialt erbjudna kommuner tackade ja till inventeringen. Inventeringen omfattade funktionella vägklasser 1–5 inom tätbebyggt område. Utöver inventeringen, som genomfördes enligt handledningen (3), kompletterades inventeringen även med passager på gator med funktionell vägklass 0.



Figur 1. Exempel på uttag av GCM-passager i NVDB.

### 3.3 Inventering av statliga vägar 2016–2017

NTF-förbunden inventerade under åren 2016–2017 GCM-passager och farthinder på det statliga nationella stamvägnätet (samtliga Europavägar och vissa riksvägar) samt på övriga riksvägar. Dessutom inventerades samtliga primära länsvägar med nummer mellan 100 och 499 enligt handledningen (3).

Metoden byggde på tre steg. En inledande grundplanering för varje väg genomfördes. Därefter genomfördes inventeringen via NVDB, ortofoto samt PMSV3 (samlingsverktyg för information om statliga vägar) genom att platsbeskrivning, klassificering av passage- och farthindertyp samt koordinatsättning dokumenterades. Det sista steget var en okulär kvalitetssäkring av inventeringen.

Inventeringen genomfördes enligt handledningen och kompletterades med passager på funktionell vägklass 0, samt planskilda gator med separata gång- eller gång- och cykelbanor. NTF: s projektledare interngranskade och kvalitetssäkrade underlagen för inventeringen innan de skickades vidare till NVDB.

### 3.4 Dialog med kommuner

NTF har under åren 2015, 2017, 2018 och 2019 träffat totalt 200 kommuner som befunnit sig i olika faser av arbetet med GCM-passager och därför har upplägget varierat något. Arbetets olika faser handlar om att kommunen låter inventera sina GCM-passager, att man använder inventeringen för planering och prioritering samt slutligen tar fram en handlingsplan. Grunden för dialogen har dock alltid varit en beskrivning av målstyrningsarbetets innehåll och strategi med indikatorernas mål och årliga uppföljning.

NTF har gått igenom indikatorn Säkra gång-, cykel- och mopedpassager utifrån vad som krävs för att en GCM-passager ska klassas som säker och vilket mål för 2020 som är uppsatt för indikatorn. NTF har dessutom visat GCM-passagernas och farthindrens kategorisering och säkerhetsklassning i NVDB och kartapplikationen Säkerhetsklassade GCM-passager i ArcGIS. NTF har också lämnat tips på en metod för hur man kan genomföra ett strukturerat arbete med att skapa säkra GCM-passager. I dialogen har NTF också lyft fram betydelsen av att kommunen utarbetar rutiner för ajourhållning av GCM-passager och farthinder, det vill säga att man uppdaterar alla förändringar i NVDB.

Baserat på dialogen med 160 kommuner till och med 2017 har NTF i de senare dialogerna redovisat vilka framgångsfaktorer som utkristalliserat sig för ett framgångsrikt arbete med att göra GCM-passagerna säkra. NTF har också redogjort för vilka utmaningar som kommunen måste anta och hantera.

### 3.5 Dialog med Trafikverkets regioner

Inför inventeringen av statliga vägar genomförde NTF år 2016 ett möte med representanter från Trafikverkets regioner i Norr, Mitt, Öst, Väst och Syd. Den inledande kontakten togs med målstrategerna i respektive region. NTF redogjorde för projektets innehåll, omfattning och arbetsmetod. NTF gav också exempel på utfallet av inventeringen i en kommun, i både NVDB och kartapplikationen Säkerhetsklassade GCM-passager i ArcGIS. Förutom NTF:s medverkan deltog en representant från NVDB för att redogöra för hur NVDB fungerar och kan användas ute i regionerna.

Efter genomförd inventering av samtliga Europavägar och riksvägar, erhöll berörda regioner inom Trafikverket en återkoppling. Inventeringsunderlaget var inmatat i NVDB och säkerhetsklassat i ArcGIS. NTF och Trafikverkets representanter diskuterade utfallet i kartapplikationen Säkerhetsklassade GCM-passager i ArcGIS. Vid merparten av dessa återkopplingstillfällen har Trafikverkets Magnus Lindholm och representant från NVDB medverkat.

### 3.6 Dialog med kollektivtrafiken

NTF besökte år 2018 representanter för kollektivtrafiken i sex län för att diskutera kollektivtrafikens acceptans för olika former av hastighetsreducerande åtgärder vid GCM-passager. Vid besöket presenterades målstyrningsarbetets innehåll och strategi. Därefter gick NTF igenom indikatorn Säkra gång-, cykel- och mopedpassager och specifikt vad som krävs för att en GCM-passager ska klassas som säker och vilket mål för 2020 som är uppsatt för indikatorn.

Med utgångspunkt från den dialog NTF haft med 160 kommuner fick representanterna från kollektivtrafiken ta del av de utmaningar som NTF bedömer att kommunerna har. En utmaning är att åtta av tio kommuner upplever att kollektivtrafiken har stort inflytande avseende val av säkerhetshöjande åtgärd vid GCM-passager. I samband med detta fördes en dialog kring följande frågeställningar:

- Förekommer interna resonemang kring behovet av att resenärerna har en säker väg till busshållplatsen?
- Delger ni kommunen önskemål om att öka säkerheten för bussresenärer till och från busshållplatsen?
- Vilken typ av farthinder vid GCM-passager föredrar ni i första hand?

## 4 Resultat

### 4.1 Inventering av kommunala gator

Under åren 2013 och 2014 inventerade NTF GCM-passager och farthinder i sammanlagt 82 kommuner i Sverige, se Tabell 1. Samtliga kommuner erbjöds inventeringen under förutsättning att de tog ett framtida ansvar för att kontinuerligt uppdatera GCM-passager och farthinder i NVDB. Efter inventeringens genomförande fick kommunerna granska och godkänna underlaget och därefter vidarebefordra underlaget till NVDB: s indataavdelning. Inventeringen omfattade funktionella väglklasser 0–5 inom tätbebyggt område på det kommunala vägnätet.

Sammanlagt inventerades drygt 4 000 GCM-passager år 2013 och cirka 8 300 passager år 2014. Antalet inventerade farthinder uppgick år 2013 till cirka 820 och år 2014 till cirka 1 600.

Tabell 1. Antal inventerade kommuner av olika storlek.

Kommunstorlek (antal invånare)	2013	2014
<25 000	17	0
25 000–50 000	15	17
50 000–100 000	9	15
100 000–200 000	0	8
>200 000	0	1
	<b>41</b>	<b>41</b>

### 4.2 Inventering av statliga vägar

Under 2016 genomfördes inventering av GCM-passager och farthinder på det nationella stamvägnätet (samtliga Europavägar och vissa riksvägar) samt på övriga riksvägar. Inventeringen omfattade GCM-passager och farthinder på totalt cirka 15 700 km statlig väg, fördelat på 6 700 km Europaväg och 9 000 km riksväg. Totalt inventerades 2 500 GCM-passager och 135 farthinder.

Under 2017 inventerades GCM-passager och farthinder på samtliga länsvägar med nummer mellan 100 och 499. Inventeringen omfattade GCM-passager och farthinder på totalt cirka 9 400 km statlig väg. Totalt inventerades 1 250 GCM-passager och 185 farthinder.

### 4.3 Dialog med kommuner

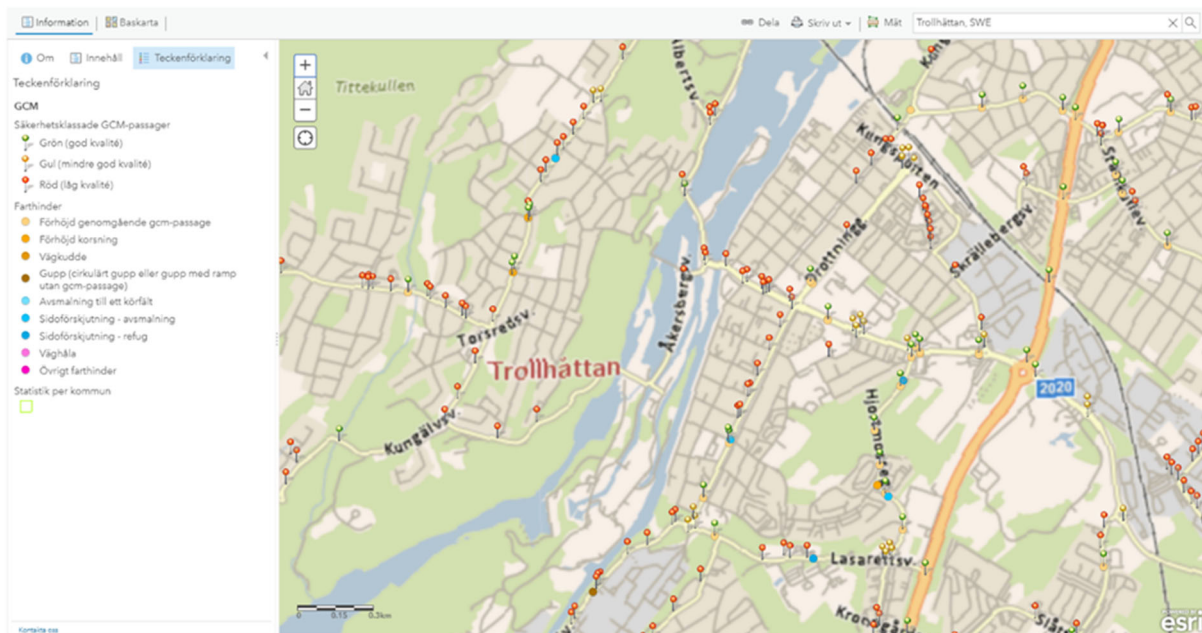
#### 4.3.1 Dialog 2015

År 2015 förde NTF dialog med de 82 kommuner som fick GCM-passager och farthinder inventerade 2013 och 2014. Demonstrationen av kartapplikationen och dialogen kring säkerhetsklassningen har för majoriteten av kommunerna inneburit att ett nytt verktyg för arbetet med GCM-passager upptäckts. Ett exempel på uttag från kartapplikationen Säkerhetsklassade GCM-passager visas i Figur 2. Nu kunde kommunerna dessutom jämföra sitt resultat med andra kommuner, vilket upplevdes som stimulerande. Av de kommuner som inventerats 2013 ansåg cirka 60 procent att målet för indikatorn på 35 procent var rimligt. Samtliga kommuner som inventerats år 2014 ansåg att målet var rimligt. Rutiner för ajourhållning av GCM-passager och farthinder i NVDB fanns i knappt 15 procent av de inventerade kommunerna.

Vi diskuterade också om kommunerna tror att de kan klara målet på 35 procent säkra GCM-passager år 2020. Närmare hälften av 2013 års inventerade kommuner trodde att de kommer att klara målet, alternativt redan hade uppnått det. Av 2014 års 41 kommuner svarade hälften att de kommer att klara målet, alternativt redan hade gjort det.



År 2015 förde NTF även dialog med de åtta kommuner som ingått bland Trafikverkets testkommuner av mätmetoden år 2010, samt ytterligare tolv kommuner som på egen hand genomfört, alternativt påbörjat, arbetet med att inventera GCM-passager och farthinder. NTF genomförde en uppföljning i de 20 kommunerna som berördes och kunde fastställa att behovet av dialog var stort. Av de 20 kommunerna var det endast två som hade insikt om indikatorn och dess uppsatta mål, kartapplikationen och principen för säkerhetsklassning av GCM-passager.



Figur 2. Exempel från kartapplikationen Säkerhetsklassade GCM-passager.

#### 4.3.2 Dialog 2017

År 2017 följde vi på nytt upp de kommuner som inventerades 2013 och 2014, kompletterat med Stockholm och Göteborg. Utgångspunkten för uppföljningen var en jämförelse av resultaten i kartapplikationen Säkerhetsklassade GCM-passager i ArcGIS mellan 2017 och tidigare år. NTF och kommunerna diskuterade orsaker till eventuella förändringar, alternativt ett oförändrat resultat, och förutsättningarna för att uppnå det nationellt fastställda målet.

Utifrån målet om 35 procent säkra GCM-passager år 2020, trodde cirka 60 procent att de skulle komma att uppnå målet 2020. Motsvarande siffra vid 2015 års uppföljning var 50 procent.

Vid genomgången av kartapplikationen Säkerhetsklassade GCM-passager i ArcGIS visade det sig att 20 procent av kommunerna redan hade uppnått målet.

Ajourhållning i NVDB är av stor betydelse för ett korrekt utfall och där uppgav 35 procent att de hade rutiner för ajourhållning av GCM-passager och farthinder. Motsvarande siffra vid 2015 års uppföljning var 15 procent.

Drygt 20 procent av kommunerna uppgav att de har en plan för hur många GCM-passager som årligen ska bli säkrare. Motsvarande siffra vid 2015 års uppföljning var 15 procent. På frågan om det finns externa aktörer som har ett inflytande på utformningen av GCM-passager svarade 78 procent av kommunerna att de upplever att kollektivtrafikens inflytande är stort och påverkar valet av utformning.

År 2017 hade NTF även dialog med 70 kommuner som vi inte träffat tidigare i detta sammanhang. Innehållet i dialogen bestod bland annat av en genomgång av målstyrningsarbetet och indikatorn Säkra gång-, cykel- och mopedpassager. Dialogen omfattade också GCM-passagernas säkerhetsklassificering, kommunens nuvarande strategi kring arbetet med att utforma säkra GCM-passager, samt demonstration av kartapplikationen Säkerhetsklassade GCM-passager i ArcGIS. Dialogen visade att drygt 40 procent av kommunerna helt eller delvis hade kännedom om

målstyrningsarbetet och indikatorn. Utifrån målet, 35 procent säkra passager år 2020, hade 30 procent ambitionen att uppnå målet 2020. Endast 10 procent av kommunerna hade dock en plan för hur många passager som årligen skulle bli säkrare.

#### **4.3.3 Dialog 2018**

Under 2018 hade NTF dialog med 50 kommuner som tidigare omfattats av dialog med NTF, men som angett att de inte hade någon plan för att hastighetssäkra GCM-passagera. I dialogen med dessa kommuner fick vi tydliga indikationer på att arbetet fortskridit sedan vår senaste dialog. I cirka hälften av kommunerna pågick olika former av insatser för att öka säkerheten vid GCM-passager.

#### **4.3.4 Dialog 2019**

Dialogen år 2019 omfattade 40 kommuner som NTF träffat och fört dialog med tidigare, men som inte påbörjat ett strukturerat arbete med GCM-passager. Dialogen berörde bland annat om kommunen hade eller hade planerat att ta fram en handlingsplan för GCM-passagera. Det var 30 procent som svarade att de antingen hade en sådan plan eller planerade att ta fram en sådan. Ytterligare 15 procent av kommunerna hade inventerat eller planerade att inventera passager och farthinder.

NTF hade också en dialog med 40 kommuner som tidigare inte omfattats av information kring GCM-passager. Dialogen visade att drygt 25 procent av kommunerna helt eller delvis hade kännedom om målstyrningsarbetet och indikatorn Säkra GCM-passager. Ingen kommun hade någon handlingsplan, men 35 procent hade inventerat eller planerade att genomföra en inventering. Flera av kommunerna ansåg också att det skulle vara möjligt att åtgärda ett par passager årligen.

### **4.4 Dialog med Trafikverkets regioner**

#### **4.4.1 Inför inventering av stamvägnätet, övriga riksvägar och länsvägar**

NTF genomförde initialt informationsmöten med Trafikverkets regioner i Norr, Mitt, Öst, Väst och Syd. Målstrategerna i respektive region hade samlat personal från berörda enheter. Dessutom deltog en representant från NVDB för att redogöra för hur NVDB fungerar och kan användas ute i regionerna.

#### **4.4.2 Återkoppling efter genomförd inventering**

Aktuella regioner inom Trafikverket har under 2016 och 2017 fått en återkoppling av inventeringen efter att indataavdelningen läst in inventeringsunderlaget i NVDB. Under dessa möten gick en representant från NTF igenom hur inventeringens underlag primärt hamnat i NVDB och därefter säkerhetsklassificerats i kartapplikationen. Reaktionen från Trafikverkets deltagare var positiv då man menade att man nu fått en samlad bild av säkerhetsläget vid GCM-passager. Man uppskattade också medverkan från NVDB-personal. Det framfördes dock oro för att inventeringen riskerar att bli inaktuell om det inte tydligt beslutas vem som ska ansvara för ajourhållningen.

### **4.5 Dialog med kollektivtrafiken**

Dialog genomfördes år 2018 med företrädare från kollektivtrafiken i sex län, nämligen Region Norrbotten, Region Västmanland, Stockholms läns landsting, Region Skåne, Västtrafik och Värmlandstrafik. NTF kunde konstatera att representanterna hade ytterst begränsad kunskap om målstyrningsarbetet. Dialogen visade att kollektivtrafikmyndigheterna generellt har uppfattningen att de inte vill att restid och komfort ska drabbas av vissa typer av farthinder, framför allt gupp och förhöjda passager. Från ett par av kollektivtrafikmyndigheterna framkom önskemål om en utökad dialog med kommunerna när det gäller planering av GCM-passager.

### **4.6 SKL:s Trafik- och gatudagar**

I samband med Sveriges kommuners och landstings Trafik- och gatudagar år 2017 berättade NTF:s nationella projektledare Mats Hedfors och Maria Zetterberg Moberg om hur arbetet med GCM-passager lagts upp och vilka framgångsfaktorer och utmaningar som identifierats, bland annat baserat på den dialog NTF haft med 160 kommuner. Föredraget genomfördes som ett av flera parallella seminarier och cirka 100 deltagare var på plats.

## 5 Sammanfattande diskussion och slutsatser

### 5.1 Diskussion

I redovisningen av indikatorn Andel säkra gång-, cykel och mopedpassager (GCM-passager) på kommunalt vägnät i Trafikverkets analysrapport 2011 (1) fanns bara GCM-passager och farthinder registrerade i NVDB från sex kommuner. Samtliga av dessa kommuner var kopplade till den inventering som genomfördes 2009 av Trafikverket. NTF:s initiala projekt var därför att tillföra en betydligt större mängd GCM-passager och farthinder i NVDB för att indikatorn Säkra GCM-passager skulle bibehållas i målstyrningsarbetet. Detta fick NTF möjlighet till både åren 2013 och 2014 då 82 kommuner av skiftande kommunstorlek (10 000 – 200 000 invånare) erbjöds att få en inventering av GCM-passager och farthinder genomförd. Av de utvalda kommunerna, fördelade över hela landet, fanns det ingen som tackade nej till erbjudandet.

Under åren 2013–2020, har NTF besökt och haft dialog med 160 kommuner. Kommunerna har uppskattat möjligheten att få en insikt om hur målstyrningsarbetet är strukturerat. En majoritet av kommunerna, företrädesvis små och medelstora, hade ytterst begränsad insikt om målstyrningsarbetet och specifikt om den aktuella indikatorn. NTF upplevde därför stor tillfredsställelse i att involvera kommunerna i detta arbete, speciellt som indikatorn annars hade riskerat att inte bli inkluderad i det nationella målstyrningsarbetet mot 2020.

Att förmedla kunskap till kommunerna om vad som krävs för en säker GCM-passage upplevde NTF som grundläggande. Det fanns nämligen kommuner som, i samband med den inledande dialogen, ansåg att förstärkt belysning, refug samt reglering med trafiksignal borde göra att en GCM-passage klassas som säker. När vi förklarade sambandet mellan krockvåld och utformning insåg kommunen att den definition för en säker GCM-passage som vi presenterade var rimlig.

I dialogen med de 160 kommuner som NTF genomfört under 2017 framkom att närmare åtta av tio kommuner upplever att kollektivtrafikens inflytande är stort och till stor del avgör valet av åtgärd vid GCM-passager. Kommunernas ambition är att utforma GCM-passagerna så att de blir säkra, men man anser att man begränsas av kollektivtrafikens invändningar.

En annan reflektion NTF gjorde, inför GCM-inventeringen, var att förvånansvärt många kommuner inte sett över klassificeringen av funktionella vägklasser på det egna vägnätet. Ett antal kommuner har, under projektens gång, uppdaterat klassificeringen i samråd med NVDB-ansvariga på Trafikverket. För att säkerställa en generellt hög kvalitetsnivå avseende vägklassificering, rekommenderar NTF framtida diskussioner mellan landets kommuner och Trafikverket.

En viktig faktor för att följa utvecklingen av säkra GCM-passager är att kommunerna kontinuerligt ajourhåller förändringar avseende GCM-passager och farthinder i NVDB. Även om vi sett en ökning av kommuner som uppger att de utformat interna rutiner för ajourhållning, så är vår uppfattning att andelen säkra GCM-passager är underrepresenterade i kartapplikationen Säkerhetsklassade GCM-passager i ArcGIS.

I samband med dialogen fanns det kommuner som upplevde att de inte hade inflytande över utformningen på de statliga vägarna inom tätbebyggt område. För NTF var det viktigt att poängtera att det ur kommunens perspektiv ändå är viktigt att påverka Trafikverket till att åtgärda GCM-passager, eftersom det påverkar säkerheten för kommuninvånarna.

En fråga som dialogmötena också uppehöll sig vid var uttaget ur kartapplikationen Säkerhetsklassade GCM-passager i ArcGIS. Både kommunerna och trafikverksregionerna önskade att det fanns möjlighet att göra olika uttag och få tillgång till statistik som passade respektive väghållare.

Vid en jämförelse av andelen säkra GCM-passager, bland de 82 inventerade kommunerna mellan 2015 och 2019, har drygt en fjärdedel av kommunerna ökat andelen säkra GCM-passager med minst fem procentenheter. Drygt 30 procent av kommunerna har mer än 30 procent säkra passager.

Trots en positiv utveckling av andelen säkra GCM-passager på både det kommunala och statliga vägnätet är andelen osäkra passager hög. Närmare 50 procent av passagera är säkerhetsklassade som osäkra och saknar helt hastighetsdämpande åtgärder, se Figur 3.



Figur 3. Exempel på osäkra GCM-passager som saknar hastighetsdämpande åtgärder.

NTF:s uppfattning är att andelen säkra passager på det kommunala huvudvägnätet, som 2019 uppgick till 22 procent (4), troligen är högre. Vi grundar detta på att det, enligt de dialoger vi genomförde 2017 och 2019, fortfarande saknas rutiner för ajourhållning i sju av tio kommuner.

Under projektets genomförande har NVDB-ansvariga varit delaktiga och engagerade. De har initialt medverkat vid NTF:s interna grundutbildning och de deltog också vid NTF:s genomgång av kommande inventering med Trafikverkets samtliga regioner. NVDB-personal har också tagit emot kommunernas inventeringsunderlag och matat in dessa i NVDB-systemet. Vid frågor som fortlöpande dykt upp har NVDB-personal, på olika nivåer, varit tillmötesgående.

En konklusion från projekten är att arbetet för att öka andelen GCM-passager varierar. Det strategiska arbetet underlättas om väghållaren utarbetar någon form av handlingsplan som beskriver nuläget, definierar osäkra passager, prioriterar och väljer effektivaste åtgärd. Önskvärt är också att väghållaren sätter mål för hur många passager som årligen ska åtgärdas.

## 5.2 Slutsatser

De viktigaste slutsatserna från projekten är att:

- det finns behov och efterfrågan av kunskap om vad som krävs för en säker GCM-passager.
- väghållarna behöver stöd för att välja den effektivaste åtgärden vid om- och nybyggnad av GCM-passager.
- det finns brister i rutinerna av ajourhållning av GCM-passager och farthinder i NVDB.
- väghållarna behöver flexiblare uttag från kartapplikationen Säkerhetsklassade GCM-passager i ArcGIS.
- dialog mellan väghållare och företrädare från kollektivtrafiken behöver öka i syfte att finna samstämmighet kring hur hög säkerhet för oskyddade trafikanter uppnås vid GCM-passager där kollektivtrafik förekommer.
- både kommuner och Trafikverkets regioner behöver utarbeta långsiktiga handlingsplaner som beskriver nuläge och prioriteringsordning för åtgärdande av GCM-passager.
- det politiska stödet för hastighetsdämpande åtgärder är en förutsättning för kommunernas arbete med säkra GCM-passager.
- handledningen Inventering av GCM-passager och farthinder i tätbebyggt område bör uppdateras. Det har exempelvis tillkommit nya typer av farthinder och dessutom omfattar indikatorn Säkra gång-, cykel- och mopedpassager numera huvudnätets funktionella

vägklasser 0–5. Det är ett 100-tal kommuner som ännu inte genomfört någon inventering av GCM-passager och farthinder så därför är en uppdatering angelägen.

## 6 Goda exempel

Nedan redovisas exempel på kommuner som på olika sätt arbetar strategiskt för att öka andelen säkra GCM-passager. Urvalet utgår ifrån både geografisk spridning och varierande kommunstorlek. Notera att det finns andra kommuner som arbetar på liknande sätt för att öka andelen säkra GCM-passager.

**Gislaved:** Kommunen har genomfört inventering av GCM-passager och farthinder år 2017 och sedan tagit fram en plan för hastighetssäkring av gång-, cykel- och mopedpassager 2019–2022. Handlingsplanen är beslutad av Tekniska förvaltningen och den kommer att följas upp årligen och revideras vart fjärde år. I handlingsplanen framgår att kommunen ska åtgärda tre till fyra GCM-passager per år. Kommunen fick besök av NTF år 2017 och återkoppling 2018.

**Gävle:** Stora investeringar har genomförts i kommunen för att skapa cykelstråk från ytterområdena till centrum. Sedan 2015 har fem cykelstråk anlagts vilka inkluderar cirka 50 cykelöverfarter. Andelen säkra passager har ökat från 34 procent år 2015 till 37 procent år 2019. I Figur 4 visas en förhöjd genomgående GCM-passage i Gävle. Kommunen ingick bland Trafikverkets inventerade kommuner år 2010 och fick en återkoppling av NTF 2018.



Figur 4. Förhöjd genomgående GCM-passage i Gävle. Foto: NTF.

**Helsingborg:** Kommunen har under de senaste åren tagit ett helhetsgrepp när det gäller översyn och uppdatering av GCM-passager och farthinder i NVDB. Helsingborg har också påbörjat den så kallade Blåljuskollen. Detta visar att kommunen har fungerande processer och leveranser för de data och den information som finns hos Lantmäteriet och Trafikverket, bland annat GCM-passager och farthinder. Under 2019 genomförde Helsingborg säkerhetshöjande insatser på ett 10-tal GCM-passager. Andelen säkra passager har ökat från 18 procent år 2016 till 32 procent år 2019. Bilderna i Figur 5 är från en traditionell GCM-passage på Jönköpingsgatan innan åtgärd och en genomgående upphöjd GCM-passage efter åtgärd. Kommunen inventerades av NTF år 2014 och fick återkopplingar 2015 och 2018.



Figur 5. GCM-passager på Jönköpingsgatan i Helsingborg före och efter åtgärd. Foton från Google Maps och Helsingborgs kommun.

**Katrineholm:** Kommunen har under de senaste åren arbetat med genomfartsleden i Katrineholm. Man har konsekvent ersatt signalreglerade fyrvägs korsningar med cirkulationsplatser. I dessa har dessutom cykelöverfarter anlagts för att få ner hastigheten hos bilarna. Gång- och cykelplanen som politiskt antogs 2015 utgör grunden för prioriteringen av gående och cyklister. Andelen säkra passager har ökat från 10 procent år 2016 till 29 procent år 2019. Kommunen inventerades av NTF år 2013 och fick återkopplingar 2015 och 2019.

**Kristianstad:** Tekniska nämnden i Kristianstads kommun beslutade under 2019 att verka för en god trafiksäkerhet och god trafikmiljö. I detta avseende ska säkra skolvägar prioriteras och för att bidra till detta ska sju säkra GC-passager färdigställas under 2019. Detta framgår i tekniska nämndens styrkort. Andelen säkra passager har ökat från 10 procent år 2015 till 14 procent år 2019. Kommunen inventerades av NTF år 2014 och fick återkopplingar 2015 och 2018.

**Kävlinge:** År 2019 antog kommunfullmäktige ett Trafiksäkerhetsprogram för Kävlinge kommun. I det framgår att kommunen vill hastighetssäkra tre till fyra gång- och cykelpassager per år. Kommunen fick besök av NTF år 2017 och återkoppling 2018.

**Köping:** Kommunen har sedan 2018 arbetat strategiskt för att öka andelen säkra passager. Den inventering av GCM-passager och farthinder som genomfördes 2013 har kompletterats och uppdaterats i NVDB. Kommunen har gjort en prioritering av de röda passagerna på det kommunala huvudvägnätet och årligen hastighetssäkrat två till tre passager. Andelen säkra passager har ökat från 25 procent år 2014 till 33 procent år 2019. I Figur 6 visas exempel på säkra GCM-passager. Kommunen inventerades av NTF år 2013 och fick återkopplingar 2015 och 2018.



Figur 6. Förhöjd genomgående passage och vägkuddar i Köping. Foto: NTF.

**Trollhättan:** I kommunens verksamhetsplan framgår det att kommunen årligen ska öka säkerheten på fem GCM-passager. Andelen säkra passager är 30 procent 2019. Kommunen inventerades av NTF år 2013 och fick återkoppling 2015.

**Täby:** Kommunen har en åtgärdsplan med målet att bygga om minst två passager per år men har i praktiken ett högre mål - ungefär det dubbla. Andelen säkra passager har ökat från 27 procent 2016 till 39 procent 2019. Kommunen inventerades av NTF år 2014 och fick återkopplingar 2015 och 2018.

**Västerås:** Kommunen har arbetat enligt handlingsplanen för trafiksäkra passager 2016–2019. I planen anges att minst tre befintliga passager ska hastighetssäkras varje år med finansiering från tekniska nämndens budget. En ny handlingsplan 2020–2023 är ute på remiss. I Västerås har exempelvis ett dynamiskt farthinder och vägkuddar anlagts, se Figur 7. Andelen säkra passager har ökat från 42 procent år 2014 till 44 procent år 2019. Kommunen inventerades av NTF år 2014 och fick återkoppling 2015.



Figur 7. Dynamiskt farthinder och vägkudde i Västerås. Foton: NTF.

**Ystad:** Under 2019 tog tjänstemännen initiativ till att göra en översyn av samtliga GCM-passager och farthinder i NVDB. Uppdateringen fick till följd att Ystad kommun höjde andelen säkra GCM-passager från 12 till 18 procent. Kommunen inventerades av NTF år 2014 och fick återkopplingar 2015 och 2019.



## Referenser

- (1) Trafikverket (2011) Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2010 – Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020. Publikationsnummer 2011:113.
- (2) Trafikverket (2017) Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2016 – Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020. Publikationsnummer 2017:098.
- (3) Trafikverket (2013) Inventering av GCM-passager och farthinder i tätbebyggt område –Handledning. Publikationsnummer 2013:091.
- (4) Trafikverket (2020) Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2019 – Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020. Publikationsnummer 2020:120.

## Kontakta oss lokalt

Blekinge: [blekinge.ntf.se](http://blekinge.ntf.se)  
Dalarna: [dalarna.ntf.se](http://dalarna.ntf.se)  
FyrBoDal: [fyrbodol.ntf.se](http://fyrbodol.ntf.se)  
Gotland: [gotland.ntf.se](http://gotland.ntf.se)  
Gävleborg: [gavleborg.ntf.se](http://gavleborg.ntf.se)  
Halland: [halland.ntf.se](http://halland.ntf.se)  
Jämtland: [jamtland.ntf.se](http://jamtland.ntf.se)  
Jönköping: [jonkoping.ntf.se](http://jonkoping.ntf.se)  
Kalmar: [kalmar.ntf.se](http://kalmar.ntf.se)  
Kronoberg: [kronoberg.ntf.se](http://kronoberg.ntf.se)  
Norrbotten: [norrboten.ntf.se](http://norrboten.ntf.se)  
Skaraborg: [skaraborg.ntf.se](http://skaraborg.ntf.se)  
Skåne: [skane.ntf.se](http://skane.ntf.se)  
Stockholm: [stockholm.ntf.se](http://stockholm.ntf.se)  
Sörmland: [sormland.ntf.se](http://sormland.ntf.se)  
Uppsala: [uppsala.ntf.se](http:// uppsala.ntf.se)  
Värmland: [varmland.ntf.se](http://varmland.ntf.se)  
Väst: [vast.ntf.se](http://vast.ntf.se)  
Västerbotten: [vasterbotten.ntf.se](http://vasterbotten.ntf.se)  
Västernorrland: [vasternorrland.ntf.se](http://vasternorrland.ntf.se)  
Västmanland: [vastmanland.ntf.se](http://vastmanland.ntf.se)  
Örebro: [orebro.ntf.se](http://orebro.ntf.se)  
Östergötland: [ostergotland.ntf.se](http://ostergotland.ntf.se)



SÄKER TRAFIK

